



**Escola de Camins**

Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports  
UPC BARCELONATECH

## Anàlisi de la superilla d'Horta i propostes de millora

Treball realitzat per:

**Albert Hualde Guillamet**

Dirigit per:

**Elisabet Roca Bosch**

Grau en:

**Enginyeria d'Obres Públiques**

Barcelona, 22 de Setembre del 2017

Departament d'Enginyeria Civil i Ambiental

**TREBALL FINAL DE GRAU**

## RESUM

Ja fa uns anys que el model de ciutat està canviant. Les grans ciutats s'estan posant al dia per a ser més sostenibles, i per millorar la qualitat de vida de la gent que hi viu.

És per això que Barcelona des de fa uns quants anys està desenvolupant el pla superilles, que pretén canviar les prioritats dels carrers de la ciutat, apostant per un canvi de l'ús que s'hi fa dels carrers i dels modes de transport per moure's per la ciutat, fent una gran aposta per al transport públic i els transports sostenibles.

Aquest treball es farà un anàlisi acurat del projecte de superilla que l'Ajuntament de Barcelona planteja per al barri d'Horta, veient les problemàtiques existents al barri, els objectius que té aquest projecte per tal de solucionar dites problemàtiques, i veient les fortaleeses i debilitats que aquest té. Per últim a través de propostes d'alternatives, analitzarem si hi hauria alguna solució millor a la plantejada inicialment per l'Ajuntament, i afegint alguna millora més dins del barri.

## ÍNDEX

CAPÍTOL 1. Introducció, objectius i metodologia .....	6
1.1 Introducció.....	7
1.2 Objectius .....	8
1.3 Metodologia.....	9
CAPÍTOL 2. El barri.....	10
2.1 Localització .....	11
2.2 Història del barri.....	14
2.3 Demografia, equipaments, parcs i mobilitat .....	17
2.3.1 Demografia.....	17
2.3.2 Equipaments .....	19
2.3.3 Parcs Urbans .....	20
2.3.4 Mobilitat.....	21
2.4 La identitat del barri .....	25
2.4.1 Comerç.....	25
2.4.2 Associacionisme.....	25
2.5 Problemàtica existent.....	26
CAPÍTOL 3. La superilla d'Horta .....	29
3.1 Les Superilles a Barcelona .....	30
3.2 El procés participatiu.....	32
3.2.1 El grup impulsor .....	32
3.2.2 Reunions amb col·lectius especialment afectats.....	34
3.2.2.1 Reunió amb les Escoles i CEM d'Horta .....	34
3.2.2.2 Reunió amb els comerciants d'Horta .....	35
3.2.2.3 Recollida d'informació a escoles i parcs .....	36
3.2.3 Tallers oberts al veïnat .....	38
3.3 La proposta de superilla.....	40

3.3.1 Actuacions estructurants i tàctiques .....	40
3.3.1.1 Fase 1.....	41
3.3.1.2 Fase 2.....	42
3.3.1.3 Fase 3.....	44
3.3.1.4 Fase 4.....	48
3.3.2 Mobilitat interna .....	49
3.3.3 Xarxa de bicicletes .....	53
3.3.4 Xarxa d'autobusos.....	55
3.3.5 Estacionament en superfície .....	57
3.3.6 Càrrega i descàrrega.....	58
CAPÍTOL 4. Alternatives i propostes de millora de la superilla d'Horta .....	60
4.1 Actuacions estructurants i tàctiques .....	61
4.1.1 Fase 1 .....	61
Alternativa 0 .....	61
Alternativa 1 .....	62
Alternativa 2 .....	62
Valoració .....	63
4.1.2 Fase 2 .....	64
4.1.3 Fase 3 .....	65
4.1.3.1 Carrer de la Rectoria .....	65
Alternativa 0 .....	65
Alternativa 1 .....	65
Alternativa 2 .....	66
Valoració .....	67
4.1.3.2 Carrer de Chapí .....	67
Alternativa 0 .....	67
Alternativa 1 .....	68

Alternativa 2 .....	69
Valoració .....	70
4.1.3.3 Carrer de Feliu i Codina.....	70
Alternativa 0 .....	71
Alternativa 1 .....	71
Alternativa 2 .....	72
Valoració .....	73
4.1.4 Fase 4 .....	73
4.1.4.1 Carrer d'Eduard Toda .....	73
Alternativa 0 .....	74
Alternativa 1 .....	74
Alternativa 2 .....	75
Valoració .....	76
4.2 Propostes de millora .....	76
4.2.1 Aparcament.....	76
4.2.1.1 Aparcament al Passeig de Valldaura.....	76
4.2.1.2 Zona Verda.....	77
4.2.1.3 Aparcaments soterrats.....	77
4.2.2 Voreres .....	78
CAPÍTOL 5. Conclusions .....	79
CAPÍTOL 6. Bibliografia .....	83
Articles, publicacions en línia, ordenances i actes de reunions. ....	84
Webs .....	86
Índex de Figures, Taules i Plànols.....	87
Figures.....	87
Taules.....	88
Plànols.....	89

# CAPÍTOL 1

---

## Introducció, objectius i metodologia

## 1.1 Introducció

El model de ciutat, tal i com el tenim establert, està canviant. Del que partim ha tingut com a gran protagonista els últims anys el vehicle privat, cosa que ha portat que en les intervencions urbanístiques dutes a terme a la ciutat fossin molt més properes a les seves necessitats. Fet que es veu clarament amb la construcció de grans avingudes, amb múltiples carrils de pas i línies d'aparcament a banda i banda dels carrers.

Des de fa uns anys s'ha començat a posar en qüestió aquesta manera de fer, fins i tot en el punt de determinar que a curt termini aquest sistema serà insostenible, per diverses raons que afecten directament tant a la població com al seu entorn. Com ho són principalment, les emissions generades per els vehicles privats, i l'espai que ocupen que no es pot destinar a altres usos. El gran cost que té a tots els nivells ha portat a que moltes ciutats del món es comencin a replantejar aquest model, i en general, totes coincideixen en que és important fer un treball profund per repensar l'espai públic, per reconvertir-lo en un espai per estar-hi i socialitzar-se i que no només sigui un espai de transició d'un punt a un altre.

A Barcelona ja fa temps que sentim a parlar de les superilles, i sovint no massa bé. Les notícies de la primera superilla implantada al Poblenou ha fet que tothom estigui molt en alerta quan en sent a parlar i més quan es presenta la possibilitat de que en pugui afectar al seu barri.

Però la superilla d'aquest treball no té res a veure amb el que es va projectar al Poblenou, ni tampoc a la idea de superilla que ens ve al cap a tots amb l'agrupament d'illes de l'eixample, on els carrers són molt amples i les cruïlles es poden convertir en grans places.

A Barcelona, a hores d'ara, ja s'han pacificat barris amb una estructura de carrers molt més semblant al que podem trobar a Horta, com podria ser el cas de Gràcia, o el casc antic de les Corts, en els que el vehicle privat gairebé s'ha eliminat dels seus carrers i s'ha afavorit que només els veïns hi entrin amb els seus vehicles.

En aquest treball ens centrarem en com és Horta i en quines són les seves singularitats, per tal de poder analitzar punt per punt la proposta que ha ideat l'Ajuntament per a la superilla, tot destacant-ne els seus punts forts, i les seves mancances.

## 1.2 Objectius

L'objectiu general del treball, és poder fer un anàlisi de la proposta que fa l'Ajuntament sobre la pacificació del casc antic del barri d'Horta, avaluar-ho i si es dona el cas fer alguna proposta de millora sobre la idea plantejada per l'Ajuntament.

Els objectius més concrets i operatius del treball són:

- Fer un anàlisi de l'estat actual del barri, fent primer una breu contextualització per la seva història més recent, a través de les seves característiques socioeconòmiques, el seu urbanisme actual, i les problemàtiques i mancances que s'han de resoldre de cara a la futura intervenció.
- Recollir diferents visions de veïnes i veïns, i comerciants a través de les reunions obertes al barri sobre la superilla d'Horta.
- Realitzar una valoració del projecte per determinar si es coherent un cop revisats els punts anteriors.
- Detectar i assenyalar les mancances que pot tenir el projecte de l'Ajuntament i elaborar alguna proposta de millora.



### 1.3 Metodologia

La metodologia seguida a l'hora de realitzar aquest treball emmarca diverses perspectives, unes de caràcter més tècnic, i d'altres de caire més social que juntes fan que puguem tenir una visió més diàfana i més enriquidora de l'estat de la qüestió. És per això que bàsicament el que hem seguit per poder realitzar el treball ha sigut:

#### **Revisió de tota la documentació tècnica, planejament, i altres fonts:**

La primera part del treball va ser centrar-se en l'estudi del projecte que l'Ajuntament proposava de superilla per al barri d'Horta, analitzant no només el projecte en si, sinó tot l'estudi que també l'Ajuntament va dur a terme al barri. Per poder tenir també un context suficientment ample i conèixer la realitat del barri, hem fet recerca a monografies i blogs a internet que s'han dedicat a escriure sobre temes i històries del barri, dades estadístiques, i diferents plans, i arxius històrics del barri per entendre el perquè i com s'ha anat conformant el traçat urbanístic actual d'Horta.

#### **Assistència a les reunions veïnals sobre la superilla i als consells de barri:**

Des que vaig decidir fer el treball final de grau sobre la superilla que afecta al barri d'Horta, vaig creure més que necessari assistir a totes les reunions possibles que proposés l'Ajuntament de Barcelona per poder veure i detectar les visions dels veïns, com també les dels grup motor de la superilla i la dels tècnics de l'Ajuntament. En les reunions, vaig poder compartir impressions i punts de vista amb diferents veïnes i veïns del barri i on vam recollir els punts forts i febles que li veien a la proposta.

#### **Anàlisi tècnic del projecte:**

Finalment, per acabar el treball hi ha hagut una feina de sintetització d'informació i anàlisi del projecte, que ens ha portat a fer-ne una valoració i consegüentment proposar alternatives i alguna proposta de millora.

## CAPÍTOL 2

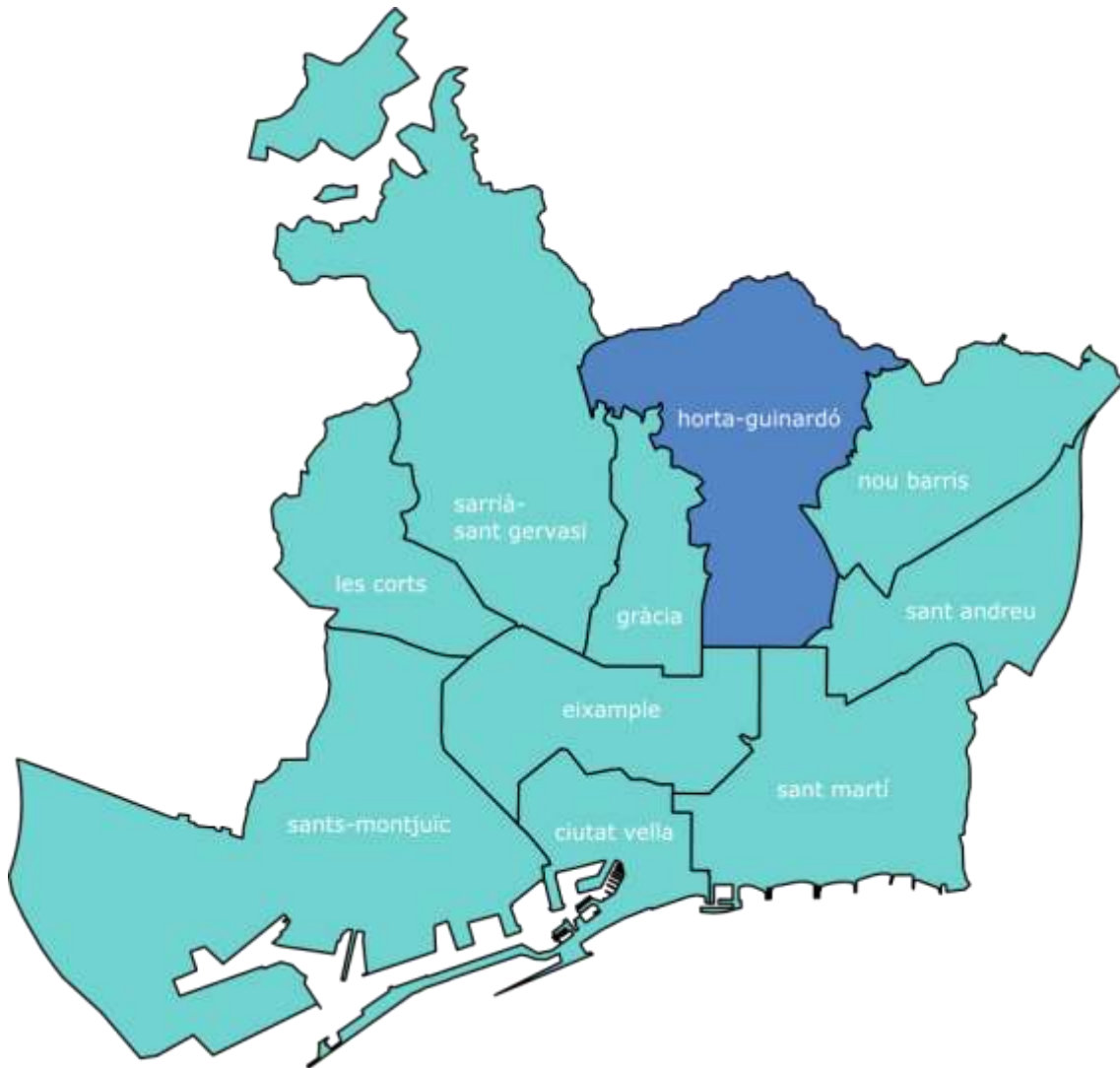
---

### El barri



## 2.1 Localització

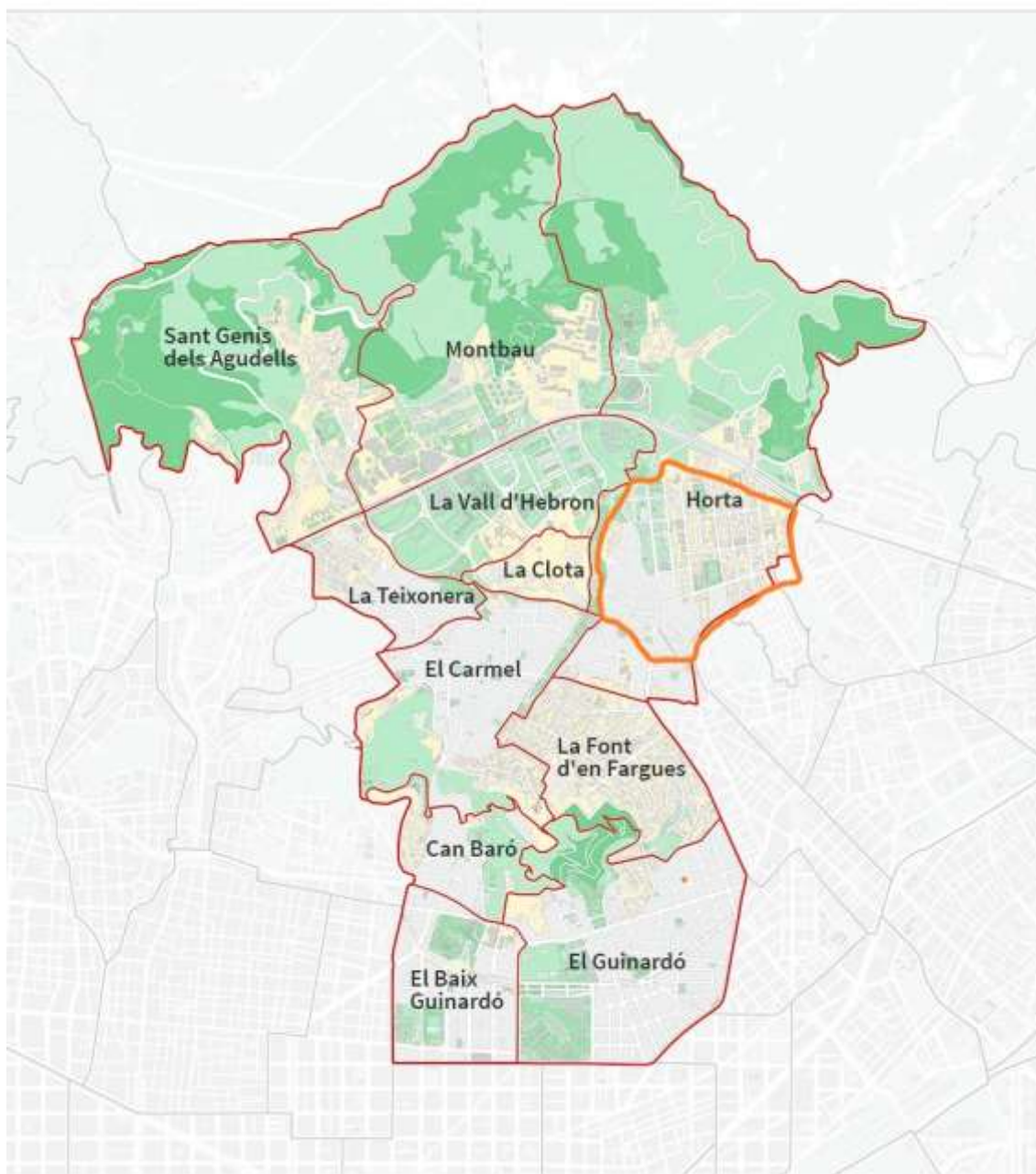
El barri d'Horta, es troba situat dins del districte d'Horta-Guinardó, en la part més nord occidental de la ciutat de Barcelona. El districte està dividit en un total d'onze barris, un dels quals és el d'Horta.



Plànol 1. Ciutat de Barcelona (Font: Ajuntament de Barcelona)

L'àmbit de la superilla no afecta a tot el barri d'Horta, ja que aquest en extensió és molt gran, i es centra bàsicament en el nucli més antic del barri, el qual està format per un entramat urbanístic més complexa. Aquest queda envoltat per carrers i avingudes més àmplies que és per on es vol drenar el flux de vehicles. Aquests és el cas dels carrers Tajo, que és el carrer amb més comerç del barri, l'Avinguda de l'Estatut de Catalunya que separa els barris d'Horta amb la Clota i la Vall d'Hebron, el Passeig Valldaura a la part més nord del casc antic del

barri i el Passeig de Fabra i Puig que marca el límit amb el districte de Nou Barris.



Plànol 2. Barris del districte d'Horta - Guinardó i àmbit de la superilla d'Horta (Font: Ajuntament de Barcelona)



Plànol 3. El barri d'Horta (Font: Ajuntament de Barcelona)

Com es pot veure entre les dues figures anteriors, l'àrea en la que afecta el projecte de la superilla inclou gairebé tota la zona habitada del barri. A la figura 3, podem veure amb bastanta claredat un seguit de carrers més estrets que no segueixen un ordre massa concret. Aquestes zones, corresponen al casc antic, on la majoria dels edificis són cases unifamiliars de dos pisos com a molt, o bé blocs de pisos de no massa alçada. Paral·lelament, també podem veure clarament una malla de carrers rectes que anomenarem "l'eixample" d'Horta, on sí que els edificis són blocs de pisos, amb una alçada més considerable que els del casc antic. Finalment podem veure també que en la superfície del barri s'hi inclou una part de la serra de Collserola, que va des de la Ronda de Dalt fins on comença el municipi de Cerdanyola del Vallès. En tota aquesta superfície gairebé no hi ha habitatges i per tant es podria dir que la població es gairebé nul·la.



## 2.2 Història del barri

Per poder entendre el perquè del barri és com és, hem de fer una breu mirada al passat, i veure quins successos han anat passant al llarg de la història fins arribar al barri tal i com el coneixem en l'actualitat.

El nom del barri prové de la família Orta, que va ser la propietària de les terres en les que, en part, hi trobem l'actual barri. Des del 1036 fins al 1260, El que ara coneixem com a barri d'Horta, no ho va ser fins al 1906 amb la seva annexió a la ciutat de Barcelona.

El municipi independent de Sant Joan d'Horta, es trobava situat a uns 6km de l'antiga Barcelona, i els seus límits geogràfics delimitaven amb la vesant barcelonina de la serra de Collserola, el Turó de la Peira per una banda i amb els turons del Carmel, el de la Rovira i el de la Creueta del Coll.

L'origen del municipi es troba en la parròquia de Sant Joan d'Horta, que en un inici era sufragània de la parròquia de Sant Genís dels Agudells, però a partir del 1260 es va constituir com a parròquia a part.



**Figura 1. Parròquia de Sant Joan d'Horta al 1900 (Font: Arxiu municipal de Barcelona)**

Al estar situat entre tantes muntanyes i turons, Horta sempre havia estat un lloc molt ric en aigua, fet que explica fàcilment la presència d'habitants a la zona ja des dels temps dels romans. Com el coreu va ser la principal activitat del nucli al llarg dels segles es van anar construint grans masies. Moltes han desaparegut al llarg del temps, però encara algunes es troben en peu com la

de Can Cortada, Can Mariner, Can Travi... Que s'han anat transformant al llarg del temps i adaptant-les cada una a un ús diferent.

Horta també va ser, a les acaballes del segle XIX i començament del XX, un lloc d'estiueig de la benestant de la ciutat de Barcelona, on al llarg del temps s'hi van anar construint cases senyorials de dimensions considerables. Aquest serà el cas del palau del Marquès d'Alfarràs i tots els jardins que l'envoltaven, l'actual parc del Laberint d'Horta, la residència de Martí-Codolar, o bé el Palau de les Hores, que duran la Guerra Civil va servir de residència al President de la Generalitat Lluís Companys.



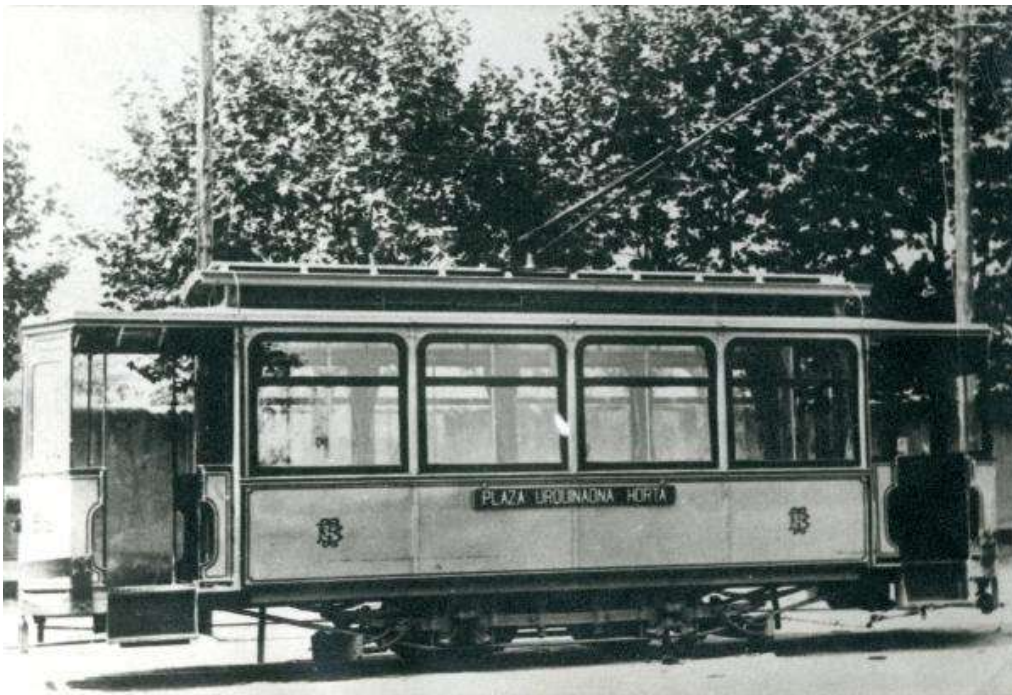
Figura 2. Palau de les Hores (Font: Blog Memòries de Barri)

L'abundància d'aigua al territori va afavorir que es desenvolupessin diferents indústries que en necessitaven, de les quals en destaquen les bugaderies. Es té constància que ja des del segle XVII, fins ben entrat el segle XX, que la majoria de la roba de la gent benestant de Barcelona es rentava a Horta.

Tot i que Horta i Barcelona no es trobaven a una gran distància, el mitjà de transport per arribar d'un punt a l'altre sempre va ser força complicat. Durant molts anys l'únic mitjà de transport que unia els dos municipis va ser la tartana, fins que no va arribar el tramvia a vapor que procedia de La Sagrera.

A partir del 1866 sortia un carruatge cada mitja hora cap a Horta des del Portal Nou de la muralla de la ciutat de Barcelona. Al 1868 es va començar a construir la carretera d'Horta, que unia La Sagrera fins el municipi i no serà fins el 1883 que s'inauguraria la línia de Tramvia a vapor entre Horta i La Sagrera. Aquesta línia ja des del començament contava amb un tramvia d'un sol vagó molt petit i molt vell que sovint no funcionava, a més de que va patir nombrosos accidents al llarg dels anys.

L'any 1901 arribaria el Tramvia elèctric a Horta, que arribava directament, sense necessitat de fer cap transbord, fins la plaça Urquinaona. Això va fer que les comunicacions amb Barcelona fossin molt més fluides i fos molt més fàcil arribar-hi.



**Figura 3. Tramvia elèctric que unia Plaça Urquinaona amb Horta (Font: Arxiu municipal de Barcelona)**

L'arribada del metro al barri no va ser fins al 1970 que va suposar la unió a la xarxa de metro de Barcelona i la integració total als transports públics de la ciutat.



## 2.3 Demografia, equipaments, parcs i mobilitat

En aquest apartat farem una fotografia de l'estat actual del barri, que ens ajudarà a saber interpretar les seves fortaleeses i debilitats. Ens centrarem a analitzar sobretot la mobilitat interna, que com veurem serà un dels punts més transcendents per a entendre la implementació de la superilla a Horta.

### 2.3.1 Demografia

Indicadors Socioeconòmics	Horta	Horta - Guinardó	Barcelona
Població (habitants)	26.597,00	167.571,00	1.610.427,00
Superfície (ha)	308,20	1.196,00	10.215,90
Densitat (hab /ha)	86,00	185,00	622,00
Població per edats (%)			
0 - 14	12,40	12,30	12,60
15 - 24	8,50	8,50	8,80
25 - 64	53,50	55,10	57,00
65 i més	25,60	24,10	21,60
Població per gènere (%)			
Dones	14.069,00	88.763,00	848.031,00
Homes	12.528,00	78.808,00	762.396,00
Població per nacionalitat (%)			
Espanyola	85,60	82,60	77,50
Estrangera	14,40	17,40	22,50
Estudis superiors (%)	21,40	22,80	30,00
Aturats registrats (%)	8,50	7,02	6,90
Renda familiar disponible per habitant (BCN = 100)	80,90	83,30	100,00

Taula 1. Valors socioeconòmics del barri, districte i ciutat (Font: Elaboració pròpia a partir de dades del departament d'estadística del Ajuntament de Barcelona)

Com podem veure a la taula, els indicadors del barri d'Horta s'acosten gairebé en tots els aspectes, a la mitjana de Barcelona. Els punts que més a destaquen són la densitat de població, que degut a que la superfície del barri inclou també una gran part de la serra de Collserola, on no hi ha població, fa que aquesta densitat disminueixi. Si només miréssim la superfície habitada, la densitat pujaria fins als 419 habitants / hectàrea, molt més a prop de la mitjana barcelonina.

Un altre punt a destacar és la Renda familiar disponible per habitant, en la que Horta es queda una mica lluny de la mitjana de Barcelona. Això pot ser degut al envelliment de la població, ja que en aquest punt Horta està una mica per sobre de la mitjana.

### 2.3.2 Equipaments

Dintre de l'àmbit de la superilla, Horta gaudeix dels següents equipaments públics, els quals també són llocs d'interès per als veïns i veïnes del barri. S'ha resumit en una taula:

EQUIPAMENTS	
Educatius	FEDAC d'Horta
	CEiP Mare Nostrum
	La Salle d'Horta
	Escala Dei
	Regina Carmeli
	Escola el Carrilet
	Escola Bressol Valldaura
	Escola Bressol Rectoria
Culturals	Lluïssos d'Horta
	Foment Hortenc
	Ateneu d'Horta
	Biblioteca Can Mariner
	Museu Africà
	Centre Cívic Matas i Ramis
Esportius	Complex Esportiu Municipal d'Horta
	Club Tennis Horta
Sanitaris	CUAP d'Horta
Mercats Municipals	Mercat d'Horta
Religiosos	Parròquia de Sant Joan d'Horta

Taula 2. Equipaments del barri d'Horta (Font: Elaboració pròpia)

### 2.3.3 Parcs Urbans

El barri d'Horta, com hem pogut veure en la localització en l'apartat anterior, té una gran superfície de bosc, ja que un percentatge força elevat de la superfície del que es considera Horta forma part de la serra de Collserola.

Però si mirem exclusivament la zona i l'àmbit que ens afecta, un element que escasseja dins del barri d'Horta és la presència de parcs. De fet només n'hi ha tres, el Parc de la Unitat, que anteriorment si que era un parc amb molts arbres i un espai verd, però que al actuar-hi per la construcció d'un aparcament subterrani ha fet que s'hagi convertit en una plaça gairebé asfaltada en la seva totalitat.

Per altre banda trobem el Parc de l'Amistat, que és un petit parc en un raconet del barri, amb instal·lacions per a que hi juguin els nens. Aquest parc està gairebé connectat al parc més gran del barri, el parc de les Rieres d'Horta. Aquest va ser totalment reformat en la última gran obra que es va realitzar al barri, on s'hi va construir un captador d'aigües pluvials i es va adaptar tot un parc que estava molt deixat i reobrint-lo al barri fent-lo molt més accessible.

A part de la ja esmentada proximitat de Collserola, també s'ha de tenir en compte que els barris que delimiten amb Horta tenen parcs força grans que estan molt a prop, com podria ser el Parc Central de Nou Barris i el Turó de la Peira pel que fa a Nou Barris, i els Jardins de Rosa Luxemburg al barri de la Vall d'Hebron.

### 2.3.4 Mobilitat

El barri d'Horta, tot i estar situat a un dels extrems de la ciutat, actualment no es pot dir que tingui una mala accessibilitat i una connectivitat amb els altres barris de Barcelona i de l'àrea metropolitana, sobretot gràcies a la proximitat de la Ronda de Dalt, i les diferents possibilitats de transport públic que hi trobem.

El transport amb el vehicle privat té una accessibilitat força bona al barri ja que a més de trobar-se prop de la Ronda de Dalt, conta també amb la disposició d'una entrada i d'una sortida al mateix barri. De fet, una de les principals problemàtiques per la qual es vol implementar la Superilla a Horta, és justament per tractar aquest volum de vehicles privats que provenen del centre de la ciutat i van a buscar la Ronda de Dalt, que enlloc de fer servir els eixos viaris més amples, destinats per a que hi passi un gran volum de vehicles, utilitzen vies que travessen el centre del barri.

L'exemple més clar de tot això és el que es troba en el carrer d'Horta, que és una de les vies més utilitzades. Aquest té una IMD de 5000 v/d, dels quals només 2000 v/d són veïns del barri. Això evidenciaria el fet que anàvem assenyalant, ja que es tracta d'un carrer que conforma l'eix Carrer d'Horta – Palafox – Campoamor que els usuaris utilitzen principalment per agafar la Ronda de Dalt. Com a alternativa d'aquest eix, es vol potenciar l'ús de l'Avinguda de l'Estatut amb la mateixa finalitat. Actualment fer servir aquest recorregut i no el de l'Avinguda de l'Estatut, que seria el més natural, surt molt més a compte, sobretot, a nivell de temps per l'usuari.

Pel que fa les connexions amb d'altres districtes nivell del vehicle privat, també són força bones. Podem trobar el Passeig de Fabra i Puig i el Passeig de Valldaura, que connecten amb Nou Barris i Sant Andreu, i per altre banda trobem el Passeig Maragall, que uneix amb l'Eixample, el Clot i el Guinardó. Amb molta més rellevància trobem l'eix de l'Avinguda de l'Estatut, la Rambla del Carmel i el Túnel de la Rovira, que facilita la ràpida connexió amb l'Eixample i el barri de Gràcia.

Pel que fa a la xarxa de metro al barri hi trobem dues línies, la L5 amb la parada d'Horta, i la L3 amb la parada de Valldaura, on aquesta última va arribar al 2001. Aquesta actuació, que ha estat una de les darreres pel que fa a la

mobilitat del barri, va afavorir a tota una zona que es trobava força desproveïda de transports públics, connectant-la amb el centre de la ciutat i punts concorreguts de la ciutat.

Pel que fa a la L5, la parada d'Horta, fa molts més anys que es troba activa, però la principal millora que es va experimentar va ser la prolongació d'aquesta línia fins a la parada de Vall d'Hebron de la L3, cosa que a més d'afavorir la connectivitat amb d'altres barris del districte com el Carmel o la Teixonera, també ho va fer amb la resta de la ciutat, ja que amb la unió de L3 i L5, a Vall d'Hebron s'obria una connexió del barri molt més ràpida fins al centre de Barcelona.



Figura 4. Les línies de metro al barri d'Horta (Font: TMB)

Pel que fa a les línies d'autobús, a Horta hi trobem diferents operadores.

Podem diferenciar per una banda les línies que passen per dins del barri, que en el cas d'Horta només n'hi ha una:

- 185 – Canyelles / Sant Genís (TMB)

I per l'altre, les que circulen per fora:

Les línies que circulen per el lateral de la Ronda de Dalt:

- 27 Pl. Espanya / Roquetes (TMB)
- 60 Besòs Verneda / Av. Esplugues (TMB)
- 76 Sant Genís / Ciutat Meridiana (TMB)

- H4 Zona Universitària / Bon Pastor (TMB)
- B19 Badalona (Hospital Can Ruti / Hospital Vall d'Hebron) (Tusgsal)

Les línies que passen per l'Avinguda de l'Estatut de Catalunya:

- 45 Pg. Marítim / Horta (TMB)
- 102 Pl. Eivissa / Cementiri de Collserola (TMB)
- V21 Pg. Marítim / Montbau (TMB)

I ja per últim les línies d'autobús que circulen per el carrer Tajo, Pg. de Maragall i Pg. de Fabra i Puig:

- 39 Barceloneta / Horta (TMB)
- 86 Tajo / Calderón de la Barca (AUTHOSA)
- 87 Trav. de Gràcia / Pg. Maragall (AUTHOSA)
- V27 Pg. Marítim / Canyelles (TMB)

Per altra banda la xarxa nocturna d'autobusos també arriba al barri:

- N4 Via Favència / Pl. Catalunya / El Carmel (Tusgsal)

Cal assenyalar que aquest és l'estat actual de la xarxa d'autobusos que hi ha al barri, però amb la implementació per fases de la xarxa ortogonal d'autobusos, en els propers mesos es veurà alterada per la introducció de les línies V23, V25 i H2, i per la desaparició d'algunes de les línies actuals.



**Figura 5. Les línies d'autobús actuals al barri d'Horta (Font: TMB)**

Finalment, per tancar l'apartat de mobilitat, un altre transport del que disposa el barri és la xarxa de bicicletes Bicing i carrils bici.

Pel que fa a les estacions de Bicing, al barri només n'hi trobem una, al carrer Tajo, just on s'acaba el Passeig de Maragall.

I pel que fa als carrils bici, el que trobem ràpidament són unes petites zones pacificades a la zona del casc antic, però no tenen una continuïtat clara entre elles. L'excepció a aquest fet la trobem en la zona de l'Avinguda de l'Estatut, en el que el carril bici s'allarga per tot el seu eix.

La manca de carrils bici i la poca inversió realitzada fins al moment, es deu a que la orografia del barri es força abrupte i els percentatges de les rampes dels carrers fan que anar en bicicleta no sigui la manera més còmode de moure's per el barri.

Tot i així, l'Ajuntament de Barcelona està ideant noves propostes de mobilitat en aquest sentit, com la que contemplaria afegir un carril bici al llarg de tot el Pg. Maragall que arribaria fins a Horta o bé, la que contempla afegir-ne un



d'altre per tot el Carrer Tajo per animar a la gent a poder fer servir aquest tipus de transport.

## **2.4 La identitat del barri**

### **2.4.1 Comerç**

L'any 2000 les associacions comercials del barri, el Centre Comercial d'Horta, Unió de Botiguers Cor d'Horta i l'Associació Administrativa de Concessionaris Mercat d'Horta van iniciar un projecte conjunt per promocionar l'activitat comercial de la zona, ja que van detectar que tots junts podien esdevenir un altaveu molt més potent per tal d'arribar a molta més gent del barri per mitjà de campanyes més ambicioses.

### **2.4.2 Associacionisme**

El barri d'Horta associativament és un barri molt actiu, amb nombroses entitats, adreçades a tot tipus d'edats.

A continuació s'enumeren algunes de les associacions més influents al barri i al districte, que són un punt de trobada per a la societat, i treballen per fer un barri més participatiu, ja que s'impliquen molt en incidir en el seu entorn.

La primera que destaquem es el Consell de Joventut d'Horta – Guinardó (CJD7). Es tracta d'una plataforma única a la ciutat de Barcelona, que aplega totes les entitats joves del districte, tant polítiques, educatives com de lleure. Va ser una plataforma creada amb la principal finalitat de fer molt més visible a les institucions la feina de les entitats de base per una banda, i per a l'altre crear un treball en xarxa per poder compartir recursos i de retruc crear un sentiment de barri molt més arrelat.

Aquesta organització a més d'aquesta feina de xarxa i d'altaveu davant les institucions, també s'encarrega de la gestió d'alguns equipaments del districte, com és el cas del Punt d'Informació Juvenil.

El CJD7, conjuntament amb les entitats comercials abans esmentades han estat el motor de les darreres reivindicacions ciutadanes, com ho ha sigut la Plataforma "Salvem Botticelli", o ja des de fa més anys la de "No al túnel d'Horta".



Figura 6. Logotip del CJD7 (Font: Consell de Joventut d'Horta - Guinardó)

Per altre banda trobem l'Associació de Veïnes i Veïns d'Horta, que es centra en intentar donar resposta a les necessitats i inquietuds del barri. L'associació va néixer l'any 1973 amb la voluntat de reivindicar i millorar la qualitat de vida del nucli d'Horta.

Entre els objectius més remarcables de l'AVVH, són els d'augmentar la cohesió social amb una major participació ciutadana, vetllar per a que el barri tingui una xarxa d'equipaments completa, millorar la xarxa de transport públic i la circulació de vehicles del barri, contribuir a la bona convivència i al civisme dels veïns.

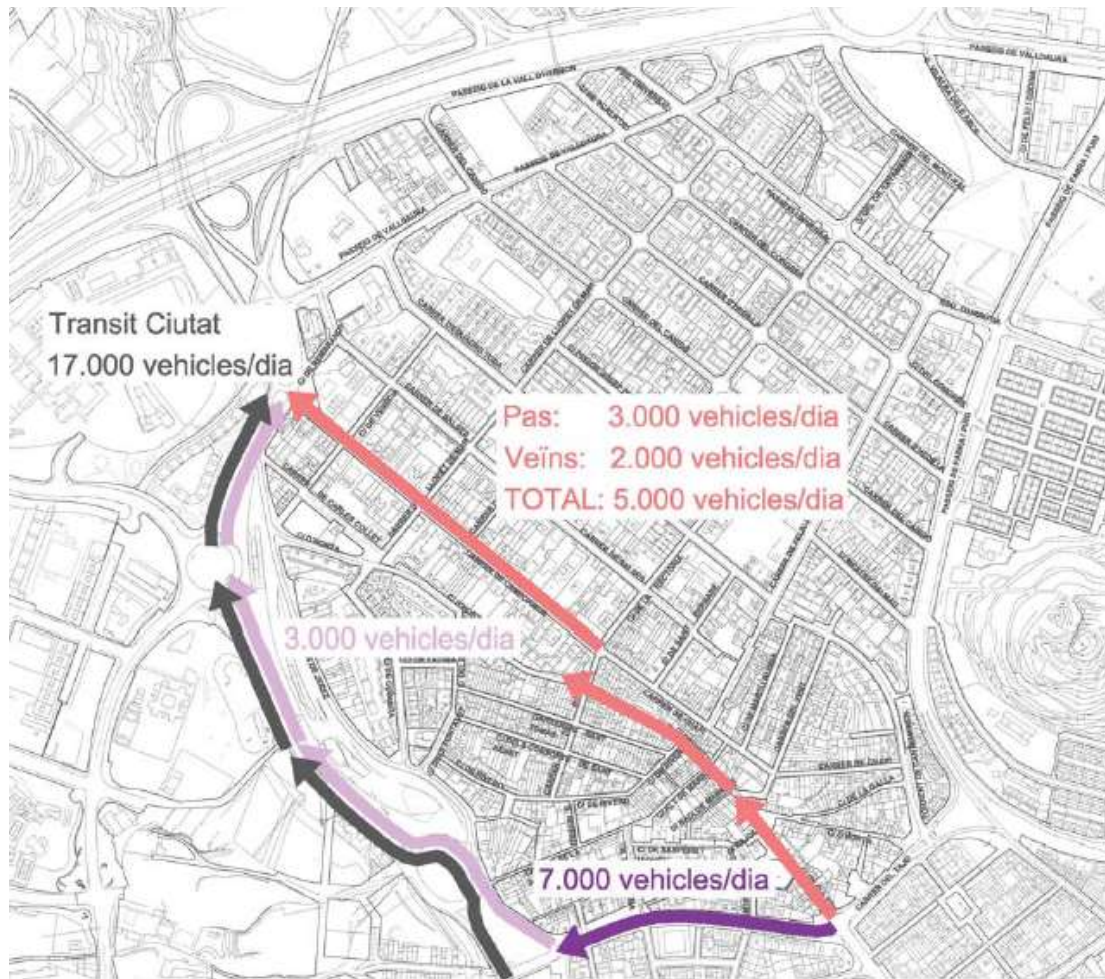
És per la defensa de molts d'aquests punts que membres de la mateixa associació han participat molt activament en el grup impulsor de la superilla, treballant colze a colze amb els tècnics de l'Ajuntament que han redactat la proposta tot defensant els interessos dels veïns i veïnes del barri.

## 2.5 Problemàtica existent

Les problemàtiques existents al barri, han sigut un dels punts que ha fet que l'Ajuntament hagi triat el barri d'Horta per a fer-hi la següent inversió per al projecte superilles. El seguit de mancances que s'exposen a continuació s'intenten solucionar mitjançant aquest projecte de pacificació del nucli antic d'Horta.

Per l'Ajuntament, com apuntàvem la més rellevant és que un gran número de vehicles privats fan servir el barri com una drecera per poder arribar més ràpid

a la Ronda de Dalt, per tant hi ha un gran grup de vehicles que al llarg del dia passen pel mig del barri a una velocitat força elevada i només de pas. Fins a 5000 vehicles passen al llarg del dia per l'eix de carrers Fulton - Horta - Palafox – Campoamor, dels quals només 2000 es queden al barri. Aquest pas elevat de vehicles, en hores punta i quan la Ronda de Dalt va plena arriba a generar grans embussos a dins del barri amb tots els problemes que això genera.



Plànol 4. Pas dels vehicles per el centre del barri d'Horta (Font: Ajuntament de Barcelona)

Un altre dels problemes que hi ha al barri és l'amplada de les voreres en molts dels seus carrers. Al ser un barri amb estructura de poble, els carrers moltes vegades són estrets, i com la prioritat històricament sempre se li ha donat al cotxe, ha fet que les voreres, com veurem més endavant, siguin molt insuficients en alguns dels seus carrers, fins el punt de que gent amb mobilitat reduïda, o fins i tot si es creuen dues persones una de les dues ha de baixar a la calçada per poder passar.



**Figura 7. Voreres molt insuficients al carrer de Sant Gaudenci (Font: Fotografia Pròpia)**

Altres de les problemàtiques ja esmentades abans és la falta d'espais verds al nucli urbà del barri, ja tots es troben a fora de l'àmbit de la superilla, per tant és força necessari trobar més espais públics dins del teixit urbà.

## CAPÍTOL 3

---

### La superilla d'Horta





### 3.1 Les Superilles a Barcelona

Abans d'abordar a fons a l'anàlisi del projecte la superilla que es vol implantar al barri d'Horta, veurem com hem arribat fins a aquest punt. També veurem que són les superilles i què és el que es té pensat de fer a tota la ciutat.

Es defineix com a superilla a una unitat urbana més gran que una illa de cases però més petita que un barri, que conta amb carrers pacificats. El model de superilles que planteja l'Ajuntament per a la ciutat de Barcelona és alliberar espais que actualment es troben ocupats per vehicles per donar més preferència als vianants que és qui tenen la prioritat real, seguits pels que es desplacen mitjançant l'ús de la bicicleta i del transport públic.



**Plànol 5. Plànol final de la implementació de les superilles a Barcelona (Font: Ajuntament de Barcelona)**

Segons l'Ajuntament de Barcelona, el programa Superilles, el que pretén és redefinir l'espai públic de la ciutat per a fer-lo un lloc habitables, amb espais comunitaris, territoris d'extensió per a la residència i espais per a l'esbarjo, el verd, la història i la vida local dels barris. Per poder-ho dur a terme el que volen és repensar la ciutat a partir de noves maneres d'agrupar els carrers a través de vies basques, vies locals i vies veïnals.

Els principals objectius del programa de Superilles són:

- **Mobilitat més sostenible.** La idea és integrar la nova xarxa d'autobusos i de bicicleta en acord amb el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona actual, per tal de fomentar els desplaçaments en bicicleta i a peu, i per altre banda millorar la distribució de les mercaderies. Tot plegat per a reduir els sorolls i les emissions contaminants dels vehicles a motor.
- **Revitalització de l'espai públic.** Per mitjà de la pacificació els carrers, es busca crear espais d'estada i promocionar nous usos de l'espai públic, evitant d'aquesta manera que estiguin concebuts com només un espai de pas.
- **Foment de la biodiversitat i del verd urbà.** Millorar l'arbrat dels carrers, i augmentar els espais verds a través de la creació de nous parcs, a més es preveu la creació de microhàbitats per ocells.
- **Integració dels processos participatius a la governança.** Implicar a la ciutadania en la definició dels projectes i tenir-la en compte a l'hora de la presa de decisions i el desenvolupament de les accions.

Així doncs, per tot el que hem anat assenyalant el concepte de superilla que hi pot haver a l'eixample de Barcelona i el que es pot implementar a barris com el d'Horta, no són ben bé el mateix. Així com a l'eixample el que es vol fer és agrupar grups d'illes de cases i canviar l'ús dels carrers que quedin dins del grup, en els barris on l'estructura de la xarxa viària no és ni molt menys regular, la idea és que la superilla agrupi, si no és tot el contorn del barri, una gran part, i fer que els vehicles que no tenen com a destí final el barri no hi entrin.

### 3.2 El procés participatiu

Des de l'Ajuntament, s'ha volgut cuidar que en tot el procés de la implementació de les superilles es fes conjuntament amb els veïns i veïnes, comerciants i tothom que hi volgués participar i dir la seva. Per això s'està fent un procés llarg, amb múltiples modificacions del projecte ja sigui a través dels suggeriments que van sorgint a les diferents reunions, o bé de de les propostes que les veïnes i veïns fan a través de la web de superilles de l'Ajuntament de Barcelona.



Figura 8. Cronograma de les sessions de participació realitzades. (Font: Ajuntament de Barcelona)

#### 3.2.1 El grup impulsor

El grup impulsor és un espai que està constituït per un grup de persones i/o entitats representatives del barri, que s'implicaran amb el projecte des del seu inici fins a l'avaluació d'aquest un cop s'hagi executat i hagi passat un temps. Aquest grup impulsor fa d'enllaç entre l'equip tècnic que desenvolupa el projecte i el veïnat, i s'encarrega de fer el seguiment dels passos que es duen a terme i validen les diferents fases del projecte. Aquest grup també ajuda a definir i dinamitzar els espais de participació que són necessaris amb els veïns i veïnes, ja que són els que tenen un contacte directe amb ells i saben quines poden ser les majors necessitats i preocupacions.



En el cas de la superilla d'Horta, el grup impulsor està format per un seguit d'entitats d'una importància rellevant al barri:

- Coordinadora d'entitats.
- Associació de veïns i veïnes d'Horta.
- Mercat d'Horta.
- Federació Cor d'Horta i Mercat.
- Escola Fedac Horta.
- AMPA Fedac Horta.
- Eix del Mal (Associació de comerciants del barri).

Per altre banda el govern del districte ha dedicat un dels seus consellers a fer-se càrrec del projecte i ser la imatge del govern de la ciutat en aquest.

Per tant, quan es fan les trobades de l'equip impulsor de la superilla, a part de les entitats anteriorment nombrades, totes elles representades per una o més persones, s'hi ha d'afegir tot un seguit de tècnics de l'Ajuntament, on participen tots aquells departaments que es veuran afectats amb la superilla, com ho són els tècnics de participació i ecologia urbana, tècnics del barri d'Horta, tècnics d'Urbanisme, i els tècnics de l'empresa encarregada de desenvolupar el projecte de la superilla.

### 3.2.2 Reunions amb col·lectius especialment afectats

Al llarg d'aquest procés participatiu de la superilla, es va decidir que seria molt interessant fer un seguit de reunions amb diferents col·lectius que poguessin ser els més afectats un cop hagués finalitzat el projecte. Es va decidir fer dues reunions amb dos col·lectius diferents. La primera va ser amb les escoles i associacions de pares i mares d'aquestes i el centre esportiu municipal, i la segona amb els comerciants del barri. Per últim durant tres tardes també es van muntar unes parades informatives al barri, a les sortides de les escoles i a diferents parcs.



Figura 9. Reunió amb un col·lectiu. (Font: Ajuntament de Barcelona)

#### 3.2.2.1 Reunió amb les Escoles i CEM d'Horta

Aquesta reunió es va planificar en dues fases molt diferenciades. La primera part informativa i de resolució de dubtes generals i una segona part on es van dividir en grups per fer una dinàmica més participativa.

A la primera part es van explicar alguns conceptes de la superilla, com la justificació del projecte i conceptes bàsics, com els tipus de vies en que l'Ajuntament classifica els carrers. També es va explicar l'esquema de mobilitat, la xarxa de carrils bici, la xarxa de busos existent i les modificacions que patiria.

Per la dinàmica participativa, ja a la segona part es van crear tres grups de debat, on es va treballar sobre uns plànols amb la proposta de superilla, de manera que es pogués plasmar al paper les opinions, mitjançant pòsits de colors segons si era un dubte, un encert o una proposta.

En aquesta reunió els principals dubtes es van centrar a la zona més alta del barri, on es centren les principals escoles, al voltant dels carrers Campoamor, Eduard Toda, Venècia, Salses, Lloret de Mar, on el que sobretot preocupa és la mobilitat, ja que moltes famílies porten els infants a l'escola amb els seu vehicle privat, i al haver-hi 4 escoles molt juntes és un punt força conflictiu en alguns moments puntuals del dia.

Algunes de les propostes que van aparèixer en aquesta taula de treball van ser la ampliació de les voreres dels carrer, incloure alguns semàfors a les zones properes a les escoles, i fomentar l'ús de la bicicleta fent que els centres habilitessin alguns espais on s'hi pogués aparcar la bicicleta.

#### ***3.2.2.2 Reunió amb els comerciants d'Horta***

La metodologia de la reunió va ser molt semblant a la reunió de les escoles, una primera part informativa, amb dubtes generals, i una segona amb taules de treball com en el cas anterior.

A diferència de la reunió amb els escoles, els dubtes d'aquesta van anar molt més relacionats al voltant del carrer Feliu i Codina, on s'agrupen la majoria de comerços de la zona més alta del barri i és un dels carrers amb un canvi més substancial per la implementació de la superilla.

El grup de comerciants va trobar moltes més mancances al projecte que el grup de les escoles. Van veure dificultats a l'hora de fer arribar les mercaderies als seus establiments, i la dificultat de l'arribada de clients per la pèrdua de llocs d'aparcament a alguns carrers del barri.

### 3.2.2.3 Recollida d'informació a escoles i parcs

Aquesta no va ser una reunió com van poder ser les anteriors, sinó que el que es volia aconseguir era donar la màxima visualització possible al projecte i poder recollir com més propostes millor

Al llarg de tres tardes del mes de Març, es van col·locar unes parades estratègicament repartides pel barri. A les sortides de les escoles Fedac d'Horta i Mare Nostrum, i al parc de l'Amistat, el de la Unitat, la plaça Sant Pere Miquel i plaça d'Eivissa. L'objectiu de les jornades va ser informar i sensibilitzar la gent del barri sobre el programa superilles. A les parades es disposava un planell frontal on es feia una explicació del que seria la futura superilla, a part es repartien díptics amb una breu informació sobre el projecte.

Per poder recollir informació dels participants es van plantejar dues dinàmiques, una per adults i una altre per a infants. La primera constava buscar les necessitats específiques que podria tenir el barri, buscant la reflexió dels participants sobre els usos que se li podria donar als espais públics alliberats amb la superilla, fent servir la pregunta “que t'agradaria que hi hagués al teu carrer?”. E l que es demanava era que s'escrivissin les propostes en uns papers de colors, i després s'enganxessin al plànol a la zona de la qual era la proposta. Per als mes petits, el que es va demanar era que dibuixessin com els hi agradaria que fos el seu carrer, i que els hi agradaria que hi hagués.



Figura 10. Paradeta al carrer per recollir informació de la superilla. (Font: Ajuntament de Barcelona)

També es convidava als participants a deixar qualsevol proposta relacionada amb la superilla d'Horta o amb el programa de superilles a nivell més global de tota la ciutat.

Els resultats d'aquestes dinàmiques van ser força diversos, per una part van haver-hi veïns que deien que aquesta actuació no era necessària al barri, ja que aquest ja és suficientment tranquil i el problema dels cotxes no existeix, per altre banda si que hi havien que ho detectaven com un problema i demanaven més espais públics on poder socialitzar-se i fer activitats al carrer.

De temes més concrets com la mobilitat, es van demanar més semàfors i alguna manera de fer que els cotxes no passin a tanta velocitat per els carrer Fulton – Horta – Campoamor. Es van demanar més carrers amb prioritat per al vianant, mes carrils bici...

Un altre tema preocupant per als veïns i que va sortir en aquesta recollida d'informació, va ser la pèrdua de places d'aparcament en superfície, i dins de les propostes van aparèixer algunes idees per solucionar-ho.

Per últim moltes de les queixes i propostes de millora van anar relacionades amb les voreres que hi ha al barri, que per molta gent són insuficients.

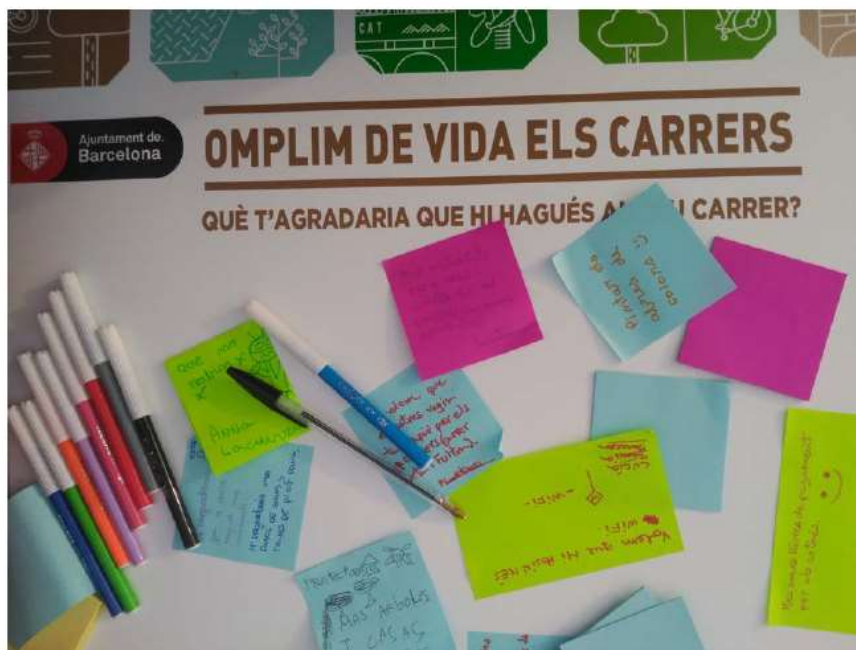


Figura 1. Mural on la gent va deixar les seves propostes (Font: Ajuntament de Barcelona)



### 3.2.3 Tallers oberts al veïnat

L'espai de treball obert a tot el veïnat del barri, va ser una de les trobades amb més participació i possiblement la més eficaç a l'hora d'explicar i el projecte i fer que aquest arribés a tothom.



**Figura 12. Explicació general de la superilla a la trobada oberta al veïnat (Font: Pau González)**

La reunió es va estructurar bastant semblant a les reunions amb els col·lectius explicades anteriorment. Al arribar a tots els participants se'ls va donar un numero del 1 al 6, que seria la taula de treball on després participaria cadascú. El taller va començar amb una explicació de com funcionaria la dinàmica, seguidament es va fer la breu explicació sobre la superilla, amb algunes modificacions respecte les reunions amb els col·lectius de les escoles i comerços, ja que s'havien tingut en compte algunes de les propostes que havien sortit a dites reunions.

Tot seguit es va dividir a tots els participants en sis taules diferents, que van estar dinamitzades per els tècnics que estan sent els encarregats de redactar el projecte de la superilla. Sobre uns plànols impresos en unes dimensions

adequades per poder-hi treballar es van fer especificacions més concretes sobre els canvis i afectacions que suposarà la implementació de la superilla. Es va treballar sobre plànols que ensenyaven diferents aspectes que es veurien modificats amb la superilla, des de un plànol on s'explicaven les obres que es durien a terme, el canvi de sentits d'alguns carrers, la xarxa d'autobusos, els carrils bici, etc.

Mentre s'anava explicant la gent de la taula, al ser un grup molt més reduït va tenir l'oportunitat d'expressar la seva opinió, i sentir-se escoltat. La varietat d'edats de la gent que hi va assistir va fer que el taller fos força enriquidor, i va servir per resoldre molts dubtes que veïnes i veïns del barri podien tenir.



Figura 2. Una de les sis taules de treball que es van fer a la reunió oberta al veïnat (Font: Pau Gonzalez)

Un cop passat el temps establert per als treballs en petits grups, es va tornar a reunir a tothom, i un representant de cada grup va explicar els punts dels quals més se'n havia parlat i les conclusions extretes a la seva taula. És va obrir un petit espai de debat entre tots comentant les conclusions a les que havien arribat un grup i l'altre.

### 3.3 La proposta de superilla

En els següents punts s'explicarà la proposta de superilla que fa l'Ajuntament de Barcelona. Per començar, s'enumeraran les diferents actuacions que es duran a terme, per després poder explicar els canvis que es produiran al barri amb una base ja més clara.

#### 3.3.1 Actuacions estructurants i tàctiques

S'aniran explicant les diferents actuacions per l'ordre cronològic en que aquestes s'aniran executant.

Es faran dos tipus d'actuacions als carrers d'Horta, estructurants i tàctiques. Les **actuacions estructurants** són aquelles que requereixen d'obra, es a dir, són reurbanitzacions definitives que modifiquen el canvi funcional del espai on s'apliquen.

Les **actuacions tàctiques** no requereixen de una gran inversió ni d'energia ni de temps per executar-se, cosa que les fa molt més reversibles i amb la possibilitat de que no s'assolissin els objectiu que es proposaven al implementar-se, fer-ho enrere o provar alguna altre alternativa.



Figura 3. Exemple de actuació tàctica (Font: Vanguardia.com)



### 3.3.1.1 Fase 1

La primera actuació que es farà, serà per intentar millorar el primer gran problema que es detecta al barri. Per tant, el que es farà serà fer una vorera passant a la cantonada entre el carrer Tajo i carrer Fulton, amb la possibilitat de fer plataforma única fins al carrer de la Baixada de la Combinació.



Plànol 6. Fase 1 d'actuacions de la superilla (Font: Ajuntament de Barcelona)

El que es vol aconseguir amb aquesta actuació es un efecte dissuasiu per aquells cotxes que fan servir l'eix intern del barri per creuar-lo.

Aquesta primera actuació és molt clau per a l'esdevenir de moltes de les propostes de canvis que hi ha per al barri, ja que un cop s'hagi acabat aquesta primera fase es farà un altre recompte de vehicles que fan servir l'eix intern per anar a buscar la Ronda de Dalt. Si es veu que la primera mesura dissuasiva ja ha sigut suficientment efectiva es replantejarien alguns del canvis que es volen fer, sobretot el de canvis de direcció de carrers que són dels que generen mes dubtes als veïns.

La mesura evidentment seria molt més dissuasiva si finalment es fes en plataforma única tot el carrer Fulton i el tram de carrer Horta fins a Baixada de la Combinació (marcat en blau discontinu a la imatge anterior). Que sent el carrer Horta l'eix vertebrador del barri, quedaria una gran part del casc antic del barri unit amb plataformes úniques.



Figura 45. Cruïlla dels Carrers Fulton i Tajo, on es farà la vorera passant (Font: Fotografia Pròpia)

### 3.3.1.2 Fase 2

Aquesta segona fase, es farà gairebé alhora de la primera, però s'han separat en dues, per la importància a nivell de mobilitat interna que té la primera fase.

S'actuarà de manera estructural en dos punts del barri. El primer punt serà a la cantonada entre el carrer del Canigó i el Passeig de Fabra i Puig, en la que es farà una vorera passant exactament igual que la de la fase 1. Amb el mateix objectiu, ja que amb la modificació de direccions de carrers, el carrer del Canigó podria arribar a ser un eix força directe també per creuar el barri i d'aquesta manera el que es fa és dissuadir els vehicles que no hagin de passar per el nucli urbà d'Horta si no és estrictament necessari.

L'altre actuació serà a la cantonada de Baixada de la Plana, amb carrer Tajo. Aquí, ja hi trobem la vorera en plataforma única. Però fa uns anys va ser tancar

la sortida de Baixada de la Plana fins al carrer Tajo, fent que els vehicles haguessin de donar una volta pel carrer Pere Pau passant per Plaça Eivissa, Baixada del Mercat fins arribar a Tajo més avall. Aquest trajecte que han de fer els vehicles forçosament no té massa sentit ja que tots els carrers nombrats anteriorment són de plataforma única i per tant amb prioritat per als vianants.

Per tant el que es farà serà obrir el carrer, per tal de que els vehicles no hagin de fer tota la volta i poder-los evacuar cap a una via bàsica més ràpidament, no fent-los passar per tot de vies veïnals. Aquesta actuació com podem veure a la figura posterior, només consistirà en retirar els elements que impedeixen el pas per poder accedir al carrer Tajo directament.

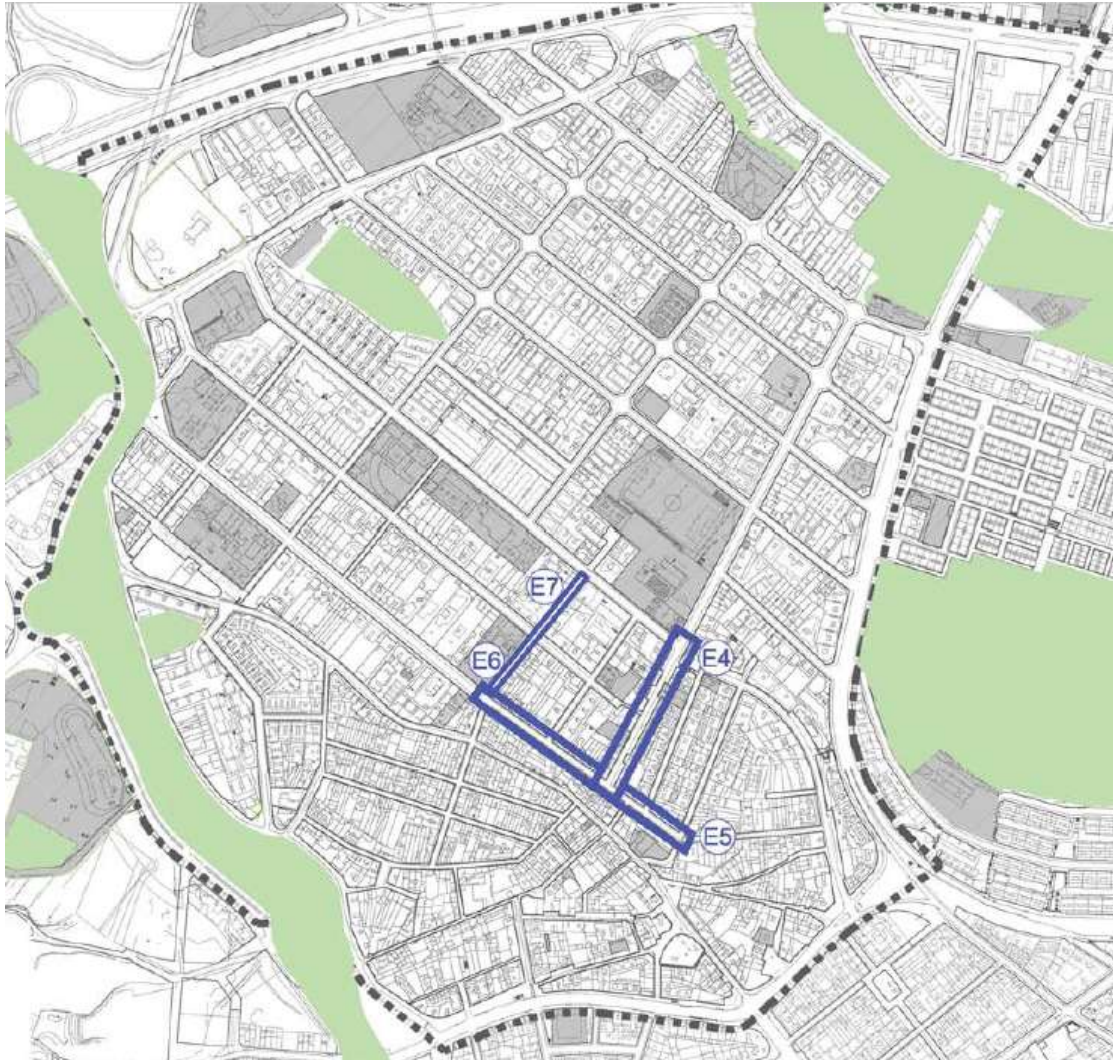


Figura 16. Cruïlla entre els carrers Baixada de la Plana amb carrer Tajo, actualment amb el pas impedit. (Font: Fotografia Pròpia)



### 3.3.1.3 Fase 3

La fase 3 de la implementació de la superilla és la que suposa unes actuacions més grans, ja que es té previst fer les actuacions estructurants a un número més elevat de carrers, i que canviaran el concepte actual que en tenim d'ells.



**Plànol 7. Plànol de les actuacions a la fase 3 de la superilla. (Font: Ajuntament de Barcelona)**

El primer carrer del que faig referència és el carrer de Feliu i Codina, possiblement el carrer que més canviï. El carrer de Feliu i Codina és un dels carrers amb més vida del barri, té un munt de comerços del més variats, i alhora conté alguns dels equipaments més importants de barri, com el centre cívic, el Centre esportiu municipal, el casal per la gent gran, el centre parroquial els Lluïsos d'Horta i el camp de futbol d'Horta. Aquest carrer actualment conta d'unes voreres estretes que fan difícil el pas dels vianants, i alhora amb espais

per aparcament, càrregues i descàrregues, i un pas prioritari pels vehicles a motor.

La idea que hi ha plantejada és fer part d'aquest carrer de plataforma única, creant així un carrer molt més amable per a poder-hi passejar, i estar. El valor afegit de l'actuació recau en que aquest es un dels carrers més importants com hem dit abans, i en moltes de les activitats que s'hi fan les voreres queden col·lapsades i arriba a ser perillós. A part, la pacificació d'aquesta via, el que generaria seria un gran eix pacificat al barri, ja que uniria aquesta nova part on els vianants tindrien la prioritat, amb els carrers del casc més antic del barri, que ja ho són actualment.



**Figura 17. Carrer de Feliu i Codina al tram on es farà una actuació estructurant (Font: Fotografia Pròpia)**

També cal comentar que aquesta actuació ha sigut de les més criticades per els comerços de la zona que es poden veure afectats per la dificultat de poder-hi accedir amb els vehicles a motor per poder carregar i descarregar les mercaderies, tot i que com veurem més endavant les àrees de càrrega i descàrrega es mouen de lloc però no desapareixen. Per altre banda, si que hi ha un negoci que es veuria més afectat, com és el d'un taller mecànic, que està situat en aquest tram de carrer.

El segon carrer afectat en aquesta fase 3, és el carrer de Chapí. Aquest, a diferència del de Feliu i Codina, és un carrer gairebé exclusivament conformat per habitatges, encara que també hi ha un supermercat i algun bar. Aquest carrer actualment conta amb la particularitat de que té diferents sentits de la circulació al llarg del seu recorregut, fins en el punt de trobar doble direcció en un petit tram, just davant dels comerços esmentats anteriorment, cosa que genera força dificultat a la circulació tant de vianants, com de vehicles, ja que és un punt per on hi passen força cotxes al llarg del dia.



**Figura 5. Carrer de Chapí. Tram on actualment hi ha dues direccions de sentit del transit. (Font: Fotografia Pròpia)**

La idea és també pacificar-lo per convertir-lo en una plataforma única amb prioritat per als vianants. L'actuació no serà a tot el carrer, ja que un part d'aquest ja es plataforma única, per això, la part del carrer afectada en aquesta fase 3 va des de la cruïlla de Chapí amb Palafox, Rectoria i Campoamor, fins on es creua amb el carrer del Vent. Amb l'execució d'aquesta obra, quedarien unides les dues parts del barri que actualment queden separades per el carrer d' Horta.

La tercera actuació d'aquesta fase 3, és al carrer de la Rectoria, un carrer totalment residencial, i en el que, a diferència dels dos casos anteriors, no s'ha



optat per una plataforma única, ja que amb els nous sentits dels carrers aquest passarà a ser un dels que absorbirà més volum de vehicles i esdevindrà una via important per a la sortida del barri.

Actualment el que hi trobem són, dues voreres, excessivament estretes i en força mal estat en molts dels seus punts, una franja d'aparcament de vehicles i una calçada per el pas d'aquests força àmplia.

Les actuacions que es volen fer en aquest carrer, afectaran tot el seu traçat ja que es tracta d'una via que només està formada per dues illes de cases en la seva llargària. Aquestes passarien per eliminar tota la franja d'aparcaments de vehicles, i estretint l'amplada de la calçada per al pas dels vehicles, i així poder ampliar les dues voreres, creant un pas suficient per als vianants, que ara mateix no tenen.



Figura 19. Carrer de la Rectoria (Font: Fotografia Pròpia)



#### **3.3.1.4 Fase 4**

La darrera fase d'actuacions encara es troba en fase d'estudi, i no és 100% segura de que finalment s'acabi implementant. Aquesta, a diferència de les anteriors, no és una actuació estructurant, sinó que la idea és fer una actuació tàctica a dos carrers per tal de que si la nova proposta no funciona poder desfer els canvis o provar altres opcions.

Els carrers en els que es volen fer aquestes actuacions són els carrers de Feliu i Codina, des de la cruïlla amb Eduard Toda fins al final del carrer i, precisament en la totalitat del carrer Eduard Toda.

En aquest tram de Feliu i Codina, s'hi troben els centres esportius del barri i el casal d'avis municipal, cosa que fa que sigui un tram molt concorregut de vianants al llarg del dia. Per altra banda també conta de un petit tram de doble direcció per al trànsit, cosa que penalitza molt l'espai de les voreres.

Pel que fa al carrer d'Eduard Toda, el que hi trobem són, a part de molts habitatges, dues escoles d'una mida considerable, cosa que fa que, a les hores d'entrada i sortida de les escoles el carrer tingui una activitat més que considerable.

En ambdós casos el que es vol és guanyar espai per al vianant, tot introduint elements urbanístics com bancs o cadires, a costa d'eliminar algunes de les places d'aparcament que hi ha actualment en aquest carrer.

Cal dir que la eliminació de places d'aparcament és un dels temes que més preocupa als veïns i veïnes, ja que la gran majoria dels edificis del barri són força antics i molts no disposen d'aparcament, cosa que fa que molts aparquin en superfície al carrer. Per aquest motiu la proposta d'actuació escollida per aquests carrers és tàctica.

### 3.3.2 Mobilitat interna

Amb la implementació de la superilla, no només es faran canvis estructurants o tàctics, sinó que també hi haurà un seguit de canvis que alhora modificaran l'organització i estructura del barri de com la coneixem actualment.

Un d'aquests canvis, és la mobilitat interna del barri. L'objectiu de la proposta de canviar la direcció d'alguns carrers del barri no és altra que la de la superilla en general, impedir que els vehicles de motor passin per l'interior del barri si no és el seu destí final del trajecte. Per tant, la nova proposta, que ara veurem va en la línia de no crear eixos que creuin el barri d'una punta a l'altre i que podrien ser més ràpids que el trajecte natural que seria rodejar-lo, com passa actualment.

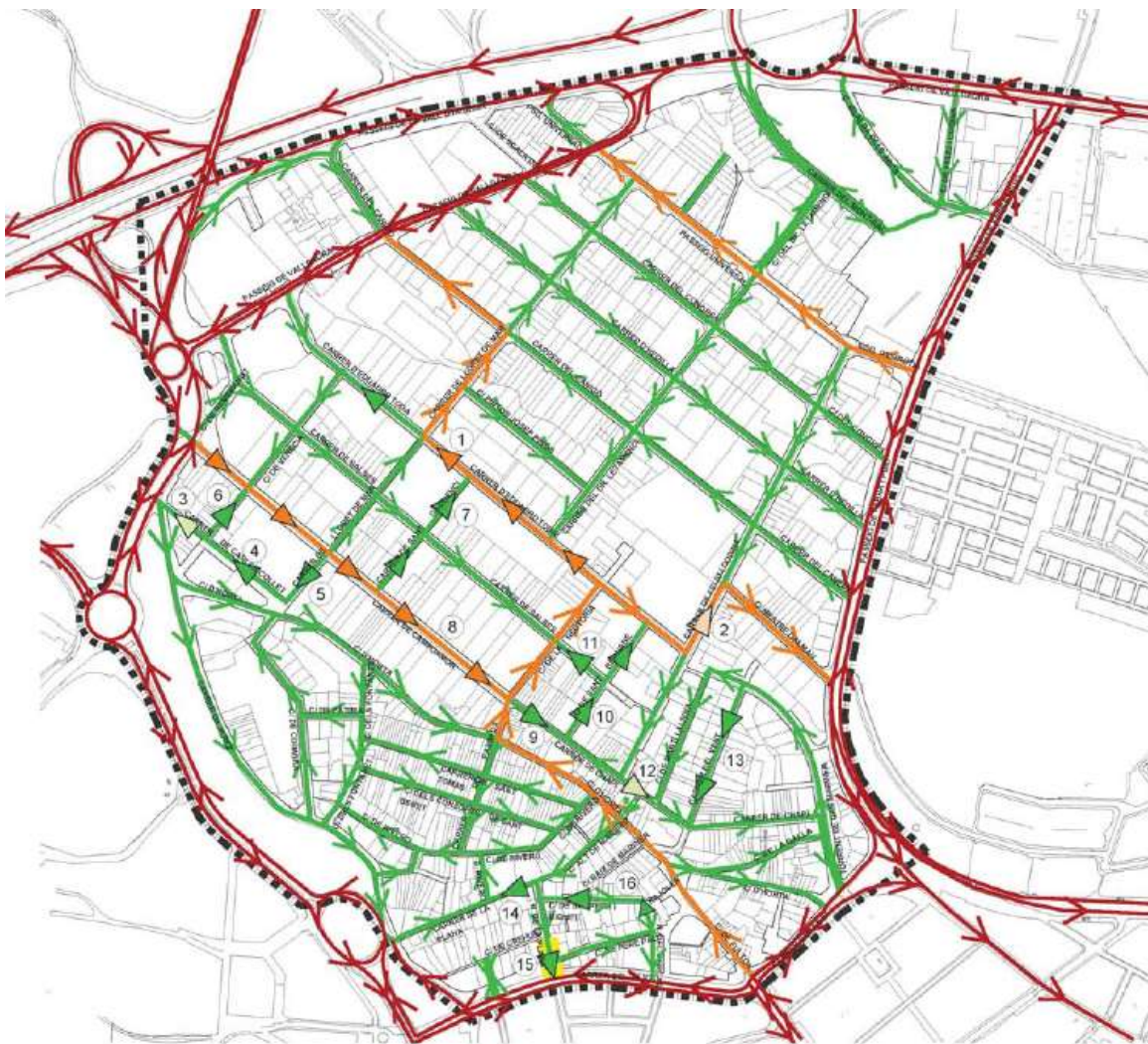


**Figura 20. Gran densitat de trànsit al carrer Horta cantonada amb Palafox (Font: Fotografia Pròpia)**

Per entendre la mobilitat farem servir els conceptes de Via Bàsica, Via Local, i Via Veïnal, cada una amb una funció diferent segons els vehicles que es volen

que passin per cadascuna. Les vies bàsiques seran aquelles que faran d'unió amb d'altres barris i altres districtes, per tant, haurien de ser les vies amb una densitat més elevada de vehicles, ja que són vies de pas. Les vies locals, les entenem com aquells carrers que serveixen d'entrada o sortida del barri, per tant, són carrers que farien servir els veïns i veïnes del barri per accedir o per sortir d'aquests, i finalment arriba a les vies veïnals, que tal com diu el seu nom, serien exclusives per a la gent que hi viu o que hi ha d'anar a fer alguna cosa, amb un volum de vehicles molt menor que en els altres casos.

Actualment podem entendre, tot l'eix de carrer Fulton-Horta-Palafox-Campoamor, com a via bàsiques per la quantitat de vehicles que hi circulen al llarg del dia, i el que es vol es rebaixar aquest nombre per a convertir-la en una via local. I serveixi per donar entrada i sortida als vehicles del barri.



Plànol 8. Canvis de direcció de carrers del barri (Font: Ajuntament de Barcelona)

Per aconseguir-ho, es faran dues grans actuacions que alhora comportaran alguns altres canvis. Aquestes dues grans modificacions seran el canvi de direcció dels carrers Campoamor i el carrer d'Eduard Toda. D'aquesta manera el que es fa és que no hi hagi un eix directe que creui el barri de punta a punta, sinó que genera un circuit molt més llarg a través dels carrers del barri, amb la trobada de nombrosos semàfors, de manera que a nivell de temps no surti a compte creuar el barri per l'interior.

A la figura 28, podem veure el canvis de direcció de carrers, i el tipus de vies que seran cadascun d'ells amb els nous canvis de la superilla.

Els carrers que canvien de sentit de la circulació del transit estan marcats a la figura amb triangles omplerts, i els carrers que segueixen tenint el mateix sentit que han tingut fins ara estan marcats amb fletxes.

En colors tenim diferenciats els tipus de vies que hi haurà al barri, com podem veure en vermell les vies bàsiques, que en general rodegen el que serà la superilla, també podem veure marcats de color taronja les vies locals que com es pot apreciar seran les que serviran per entrar i sortir, i en verd totes les vies locals. Per la diferenciació entre els tipus de vies ve donada per la intensitat de vehicles que hi circularan un cop ja la superilla estigui implementada, a la xarxa bàsica es superarien els 5000 vehicles diaris, per les vies locals hi circularan entre 1500 i 2500 vehicles, i a les vies locals haurien de circular-hi menys de 1500 vehicles diaris.

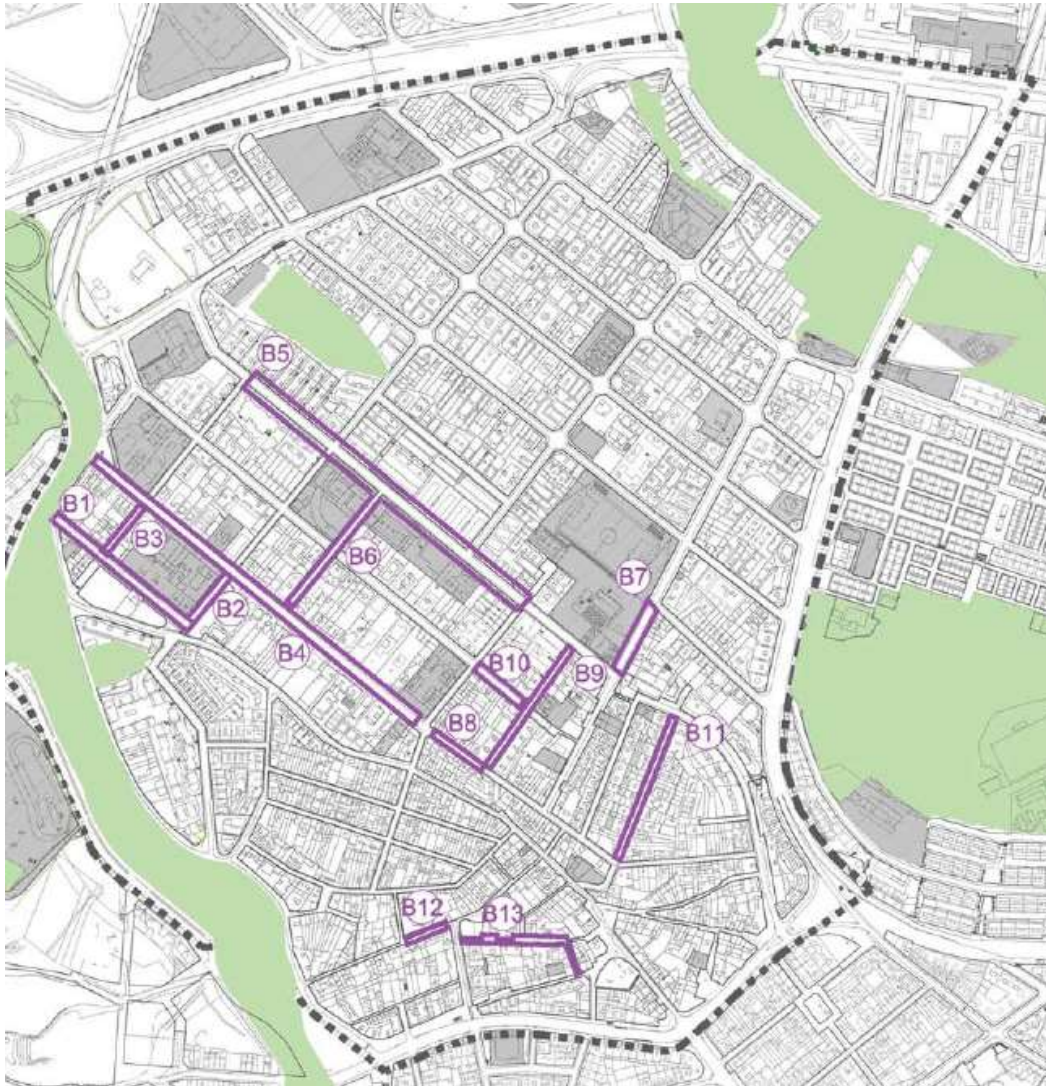
Si ens hi fixem també hi podem veure dos triangles blancs, que volen dir que aquells trams que actualment són de doble direcció, i que amb la nova xarxa de sentits per als vehicles a motor serà d'una sola direcció.

Aquests dos canvis més grans, generen alhora canvis d'altres carrers que seran vies locals per tal de que la xarxa tingui un sentit, i no es generin culs de sac en cap dels carrers, ni bucles on no s'hi pugui sortir.

Com ja s'ha comentat anteriorment, aquests canvis en principi projectats per a la futura superilla es faran en una segona fase, si es veu que els canvis estructurals no han sigut suficientment dissuasius per el pas de vehicles per l'interior del barri.



Aquest és un dels punts que genera més controvèrsia entre els veïns i veïnes, i sobretot amb les escoles que estan situades a la zona més alta del barri, on a les hores d'entrada i sortida d'aquestes es poden generar retencions importants.

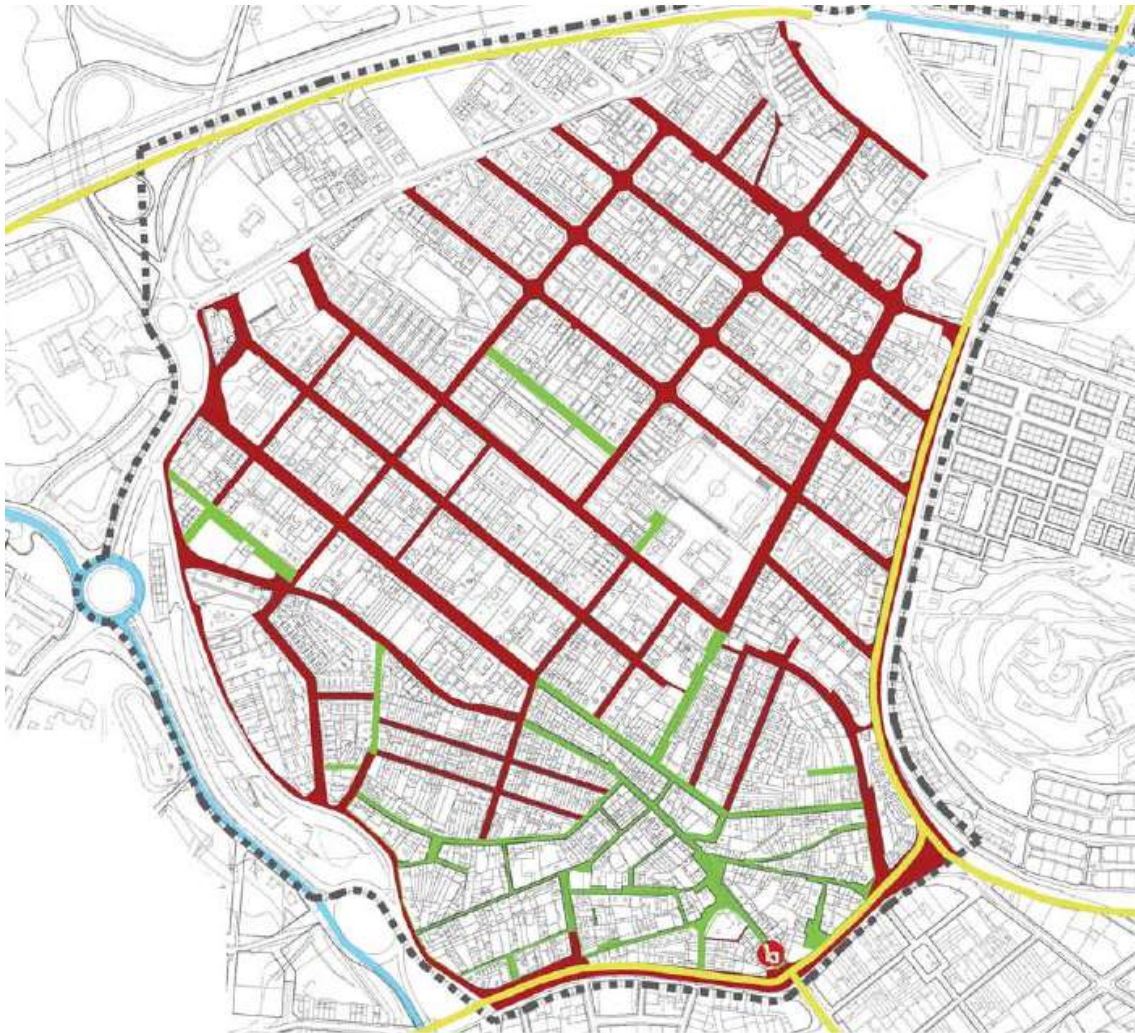


Plànol 9. Imatge on veiem els carrers que canviaran de sentit de la circulació. (Font: Ajuntament de Barcelona)

### 3.3.3 Xarxa de bicicletes

Actualment la xarxa de bicicletes a Horta és gairebé inexistent, ja que només hi ha un carril bici a l'Avinguda de l'Estatut de Catalunya, i sent aquesta una via bàsica situada en un dels extrems del barri, gairebé no té incidència en la vida diària de la gent del barri.

Per altre banda, el Bicing, el servei públic de bicicletes de Barcelona, només conta amb una estació de bicicletes. A més com el barri d'Horta està situat a la part més alta de la ciutat, els usuaris agafen les bicicletes a Horta però poques vegades tornen amb ella, el que genera que moltes vegades l'estació estigui buida i no hi hagi l'opció d'anar en bicicleta pública.



**Plànol 10. Xarxa de la bicicleta un cop acabada la superilla i futurs carrils bici. (Font: Ajuntament de Barcelona)**

Segons el que diu la normativa, als carrers de plataforma única on la prioritat és per als vianants, i per les bicicletes. Aquestes poden circular en qualsevol dels



sentits de la marxa, per tant, un cop acabada da la superilla totes les vies del casc antic del barri que quedaran en plataforma única es podrien considerar xarxa de bicicleta.

Com podem veure a la figura, podem observar de color verd els carrers que quedaran en plataforma única, que són gairebé tots els carrers del casc antic d'Horta. En vermell tenim marcats els carrers “tradicionals”, amb vorera a banda i banda, i on les bicicletes només poden circular en el sentit de la marxa dels vehicles. Per altre banda tenim marcat en blau l'actual carril bici que hi ha al barri, i en groc els carrils bici que estan previstos i en estudi actualment.

Si al final aquests carrils s'acaben duent a terme, el barri si que quedaria molt més ben comunicat a través de la xarxa de bicicleta, ja que n'hi ha un previst al Passeig de Maragall, que és la ruta per la qual s'ha d'anar al centre de la ciutat si s'hi vol anar en bicicleta, ja que per el Túnel de la Rovira les bicicletes hi tenen prohibida la circulació. I per altre banda també hi ha previst un carril bici que recorri tot el lateral de la Ronda de Dalt, que també uniria tota la part més alta de la ciutat que actualment només està comunicada amb línies d'autobusos.

També està prevista un carril bici per tot el Passeig de Fabra i Puig, que uniria Horta, amb altres barris del districte de Nou Barris, i altres zones importants de la ciutat com podria ser La Sagrera, que serà un dels nuclis mes importants de la ciutat a nivell de transport quan estiguin finalitzades les obres.



### 3.3.4 Xarxa d'autobusos

Pel que fa a la xarxa d'autobusos que donen servei al barri, hem de diferenciar els autobusos que fan el recorregut per fora del que seria l'àmbit de la superilla, que són gairebé tots, i els que tenen recorregut per l'interior del barri.

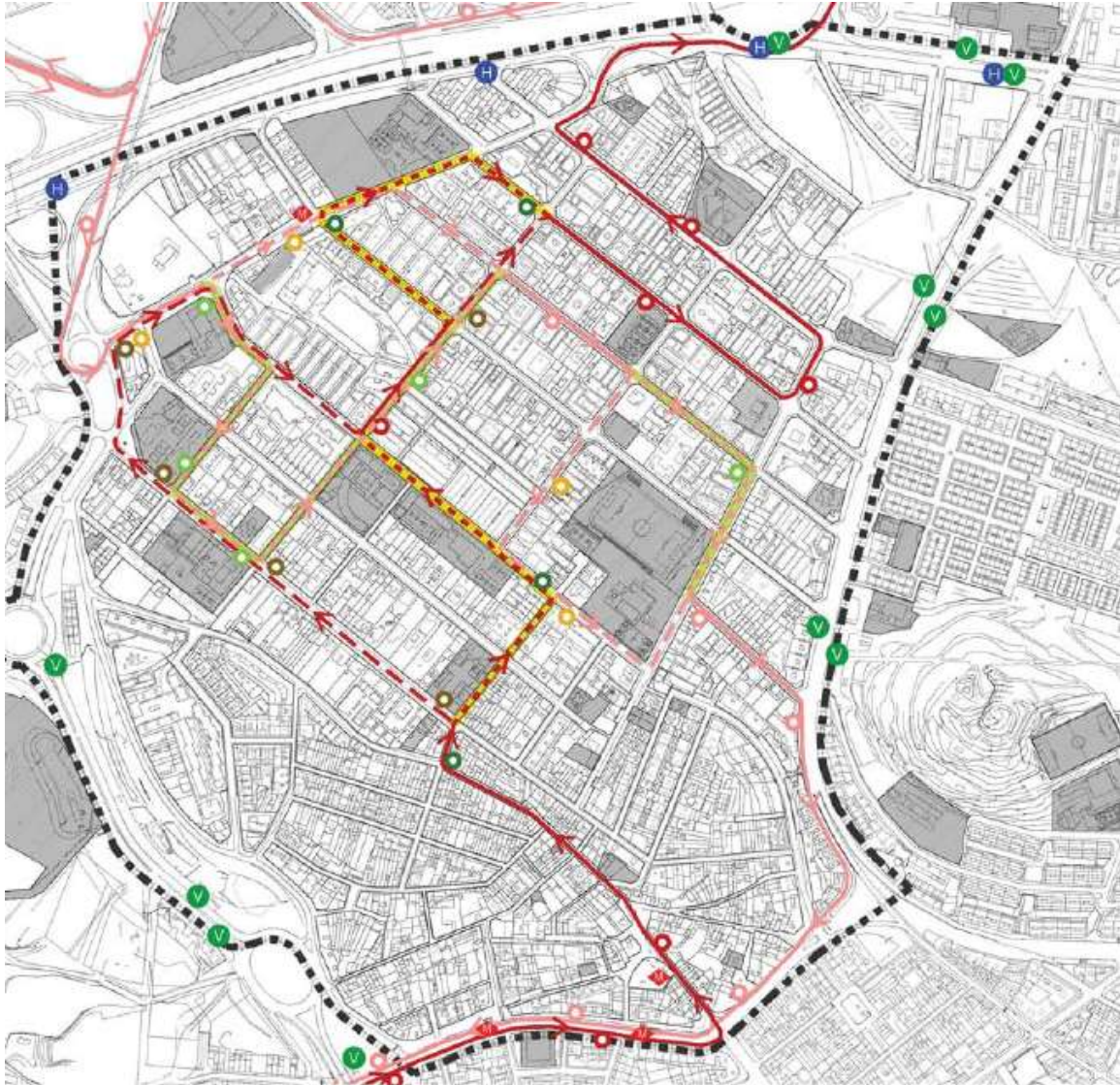


**Plànol 11. Imatge de les línies d'autobús que uneixen el barri amb altres zones de la ciutat. (Font: Ajuntament de Barcelona)**

Com podem veure a la figura anterior, els autobusos que uneixen el barri amb altres punts de la ciutat no passen per dins del que seria l'àmbit de la superilla, sinó que tenen les seves parades al voltant. En l'anterior figura hi veiem representades les línies H4, V21, V27, 39 i 45, algunes d'elles històricament si que havien fet algun trajecte intern per el barri, però ara ja fa anys que no és així.



Pel que fa als busos que circulen per l'interior del barri, només hi trobem el 185, un autobús com podem imaginar és més petit, amb una freqüència de pas força més baixa que no pas els nous autobusos de la xarxa ortogonal. Aquest, amb el canvi de direccions de carrers evidentment patirà algunes modificacions que es veuen a la figura següent.



**Plànol 12. Línies d'autobús internes del barri, actuals i modificacions que patiran les línies (Font: Ajuntament de Barcelona)**

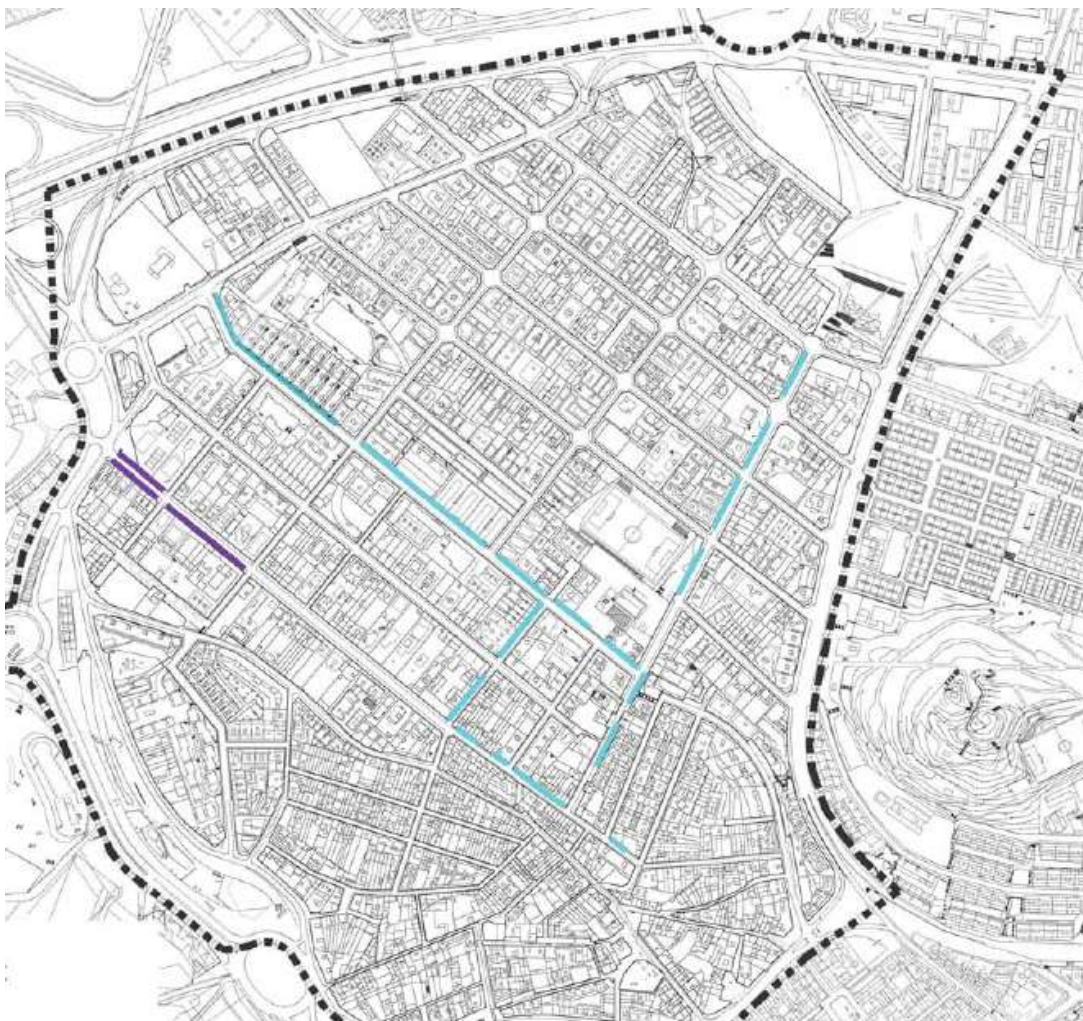
En aquest plànol podem veure les modificacions que patirà la línia 185, que com podem veure fa un recorregut intern per els carrers d'Horta. Per poder entendre el plànol, les línies contínues representen les parts de la línia existent i que seguirà en un futur, les línies discontinúes seran els trams que es suprimiran per les línies de punts amb el fons de color verd i color groc depenent de si la línia es d'anada o de tornada.

### 3.3.5 Estacionament en superfície

Com ja hem comentat abans, aquest és un dels punts que més preocupen al veïnat del barri. La gran quantitat de blocs del pisos antics sense aparcament soterrani, sobretot a la zona de l'eixample d'Horta, conjuntament amb la manca de places al casc antic, fa que no hi hagi un gran numero de places lliures i que sigui complicat trobar aparcament.

Amb les modificacions que es faran al implementar la superilla, es perdran unes quantes places d'aparcament en superfície.

Com ja hem vist a l'apartat de les actuacions estructurants i tècniques, als carrers on s'hi fan modificacions siguin del tipus que siguin es veuen afectades en aquest aspecte. A continuació veurem el numero de places que es perden i que es guanyen en els carrers afectats.



Plànol 13. Cordons d'aparcaments afectats per les actuacions de la superilla (Font: Ajuntament de Barcelona)



Com podem observar a la figura hi ha molts més cordons en blau cel, que no pas en lila. El color blau cel són tots aquells cordons d'aparcament que s'eliminaran, i en lila els que s'afegiran.

Carrer	Turismes	Mobilitat reduïda	Motocicletes
Eduard Toda	91	6	17
Chapí	70	3	12
Feliu i Codina	14	3	3
Rectoria	25	2	6
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>14</b>	<b>38</b>

**Taula 3. Numero d'aparcaments en superfície que es perden amb les actuacions. (Font: Elaboració pròpia)**

Carrer	Turismes	Mobilitat reduïda	Motocicletes
Campoamor	55	0	0
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

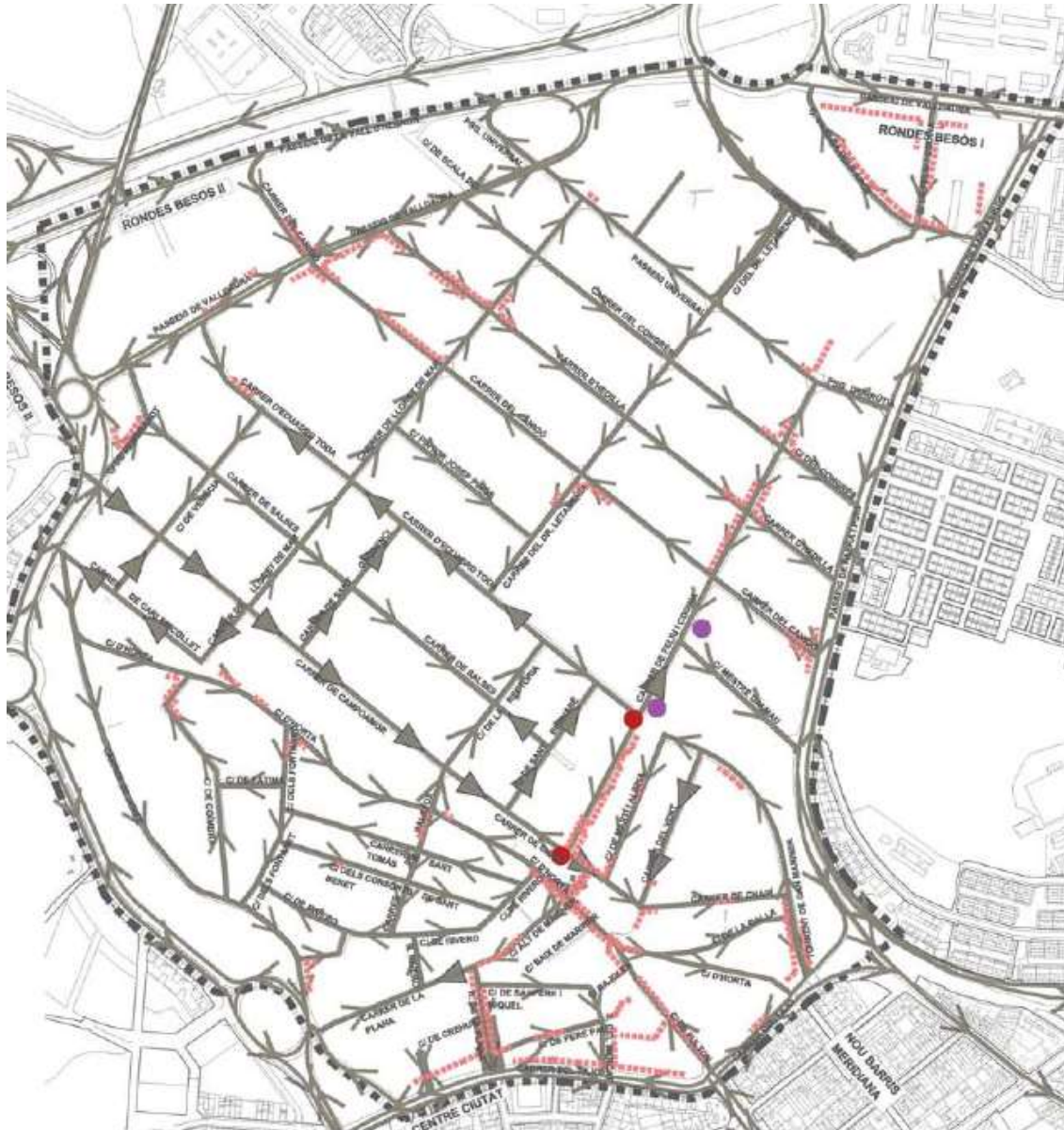
**Taula 4. Numero de places d'aparcament en superfície que es guanyen amb les actuacions (Font: Elaboració pròpia)**

Com podem veure a les dues taules anteriors i a la figura, es perden més places d'aparcament que no pas les que es guanyen. En total unes 159 places de turismes i places reservades amb gent amb mobilitat reduïda, i unes 38 places destinades a motocicletes.

### 3.3.6 Càrrega i descàrrega

Per que fa a les zones de càrrega i descàrrega per a vehicles més pesats proveïdors del comerços de la zona on s'aplica la superilla també han patit algunes modificacions.

Tot i que a simple vista podria semblar que seria dels aspectes que més podrien quedar afectats al convertir molts carrers en plataforma única, això segons el previst no ha sigut així.



Plànol 14. Imatge on veiem els punts de càrrega i descàrrega afectats amb la superilla (Font: Ajuntament de Barcelona)

A la figura veiem marcats en vermell els dos punts de càrrega i descàrrega situats al carrer Feliu i Codina en el tram del carrer que es veurà afectat amb una actuació estructurant, quedant en plataforma única. Aquestes dues zones no desapareixen, sinó que es mouen al mateix carrer de Feliu i Codina, però a la zona que rebrà una actuació tàctica.

Les altres zones de càrrega i descàrrega del barri no es veuen afectades en cap cas, i seguiran estant on han estat fins ara.

## CAPÍTOL 4

---

### **Alternatives i propostes de millora de la superilla d'Horta**



En aquest apartat del treball, farem un anàlisi de les possibles alternatives que hi ha als carrers on s'hi actuarà tant estructural com tàcticament. I veurem si realment les que proposa l'Ajuntament són les més adients en cada zona. Per acabar farem alguna proposta de millora que complementada a la superilla pugui millorar alguna de les febleses que pugui tenir el projecte.

## 4.1 Actuacions estructurants i tàctiques

### 4.1.1 Fase 1

Com hem pogut veure al apartat del capítol 3 amb el mateix nom, aquestes actuacions es faran en diferents fases de manera cronològica. Aquesta manera de procedir em sembla la més encertada ja que algunes de les actuacions posteriors dependran molt de quins efectes generin les primeres sobre el barri.

#### *Alternativa 0*

L'alternativa 0, sempre serà la de no fer cap mena d'actuació al punt que s'està analitzant. Per tant, en aquest cas la no actuació en aquest punt del barri, suposaria anar en contra dels objectius marcats per la introducció de la superilla. Ja que no dificultaria l'entrada dels vehicles al casc antic del barri. i no faria res per a resoldre una de les problemàtiques d'Horta.

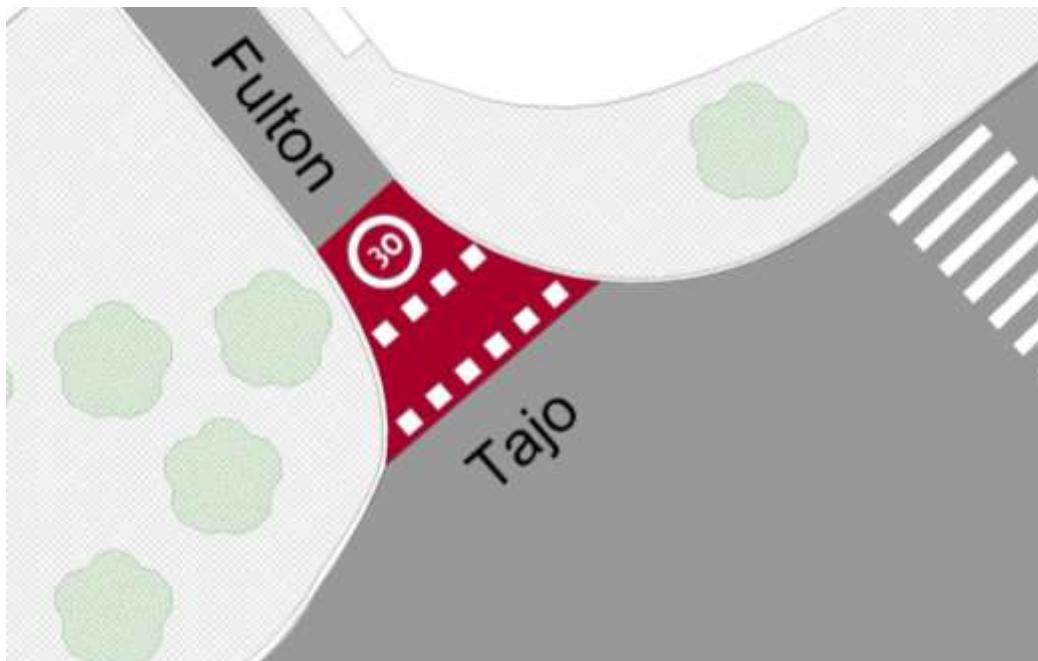
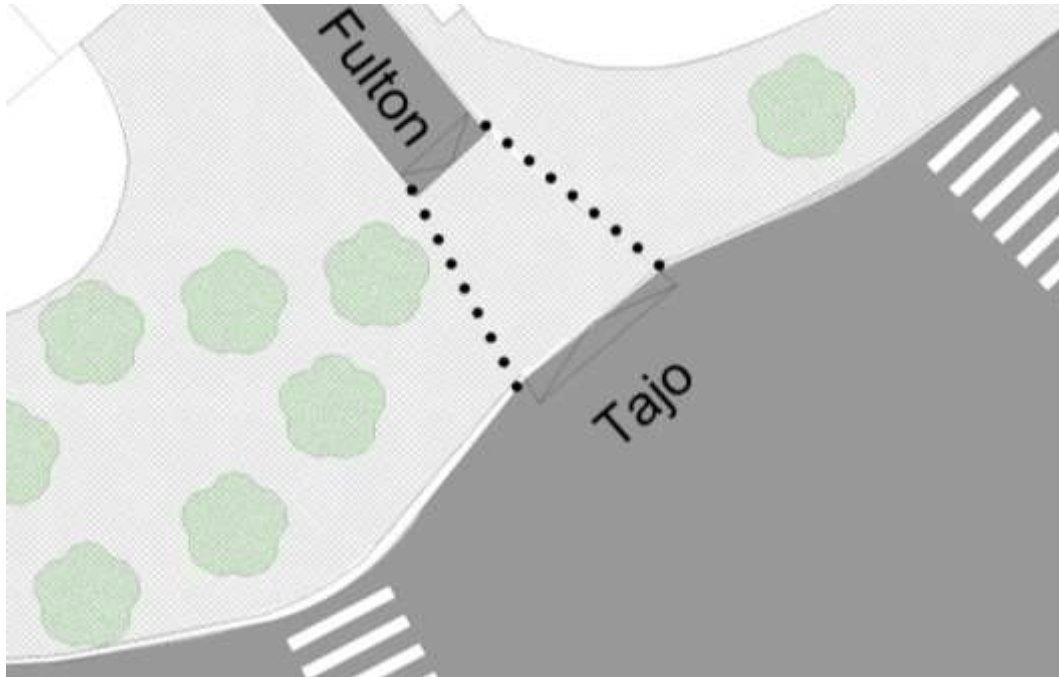


Figura 21. Croquis de l'Alternativa 0 de la cantonada entre els carrers Tajo i Fulton (Font: Elaboració pròpia)

*Alternativa 1*

Aquesta alternativa consisteix en fer una vorera passant, és a dir, que els vehicles que vulguin entrar, ho podran fer, però per fer-ho hauran de passar per sobre la vorera, on els vianants tenen prioritat i a una velocitat molt reduïda. Per tant aquesta opció sí que ajuda a complir un dels objectius marcats en un inici. S'hauria de veure si aquesta alternativa seria suficient alhora de dissuadir el trànsit, i fer-lo passar per el carrer Tajo.



**Figura 22. Croquis de l'Alternativa 1 de la cantonada entre carrers Tajo i Fulton (Font: Elaboració Pròpia)**

*Alternativa 2*

Aquesta tercera alternativa, d'un cost econòmic força més elevat que l'anterior consisteix en fer plataforma única tot el carrer Fulton i Horta fins a l'alçada de Baixada de la Combinació. Aquesta evidentment té un cost econòmic molt més elevat que les dues anteriors, però alhora sí que genera una barrera arquitectònica per al transit rodat que vulgui entrar al barri per aquest punt, permetent-lo en tot moment però a una velocitat molt més reduïda que l'actual i amb molts més metres quadrats de preferència per a vianants i bicicletes.

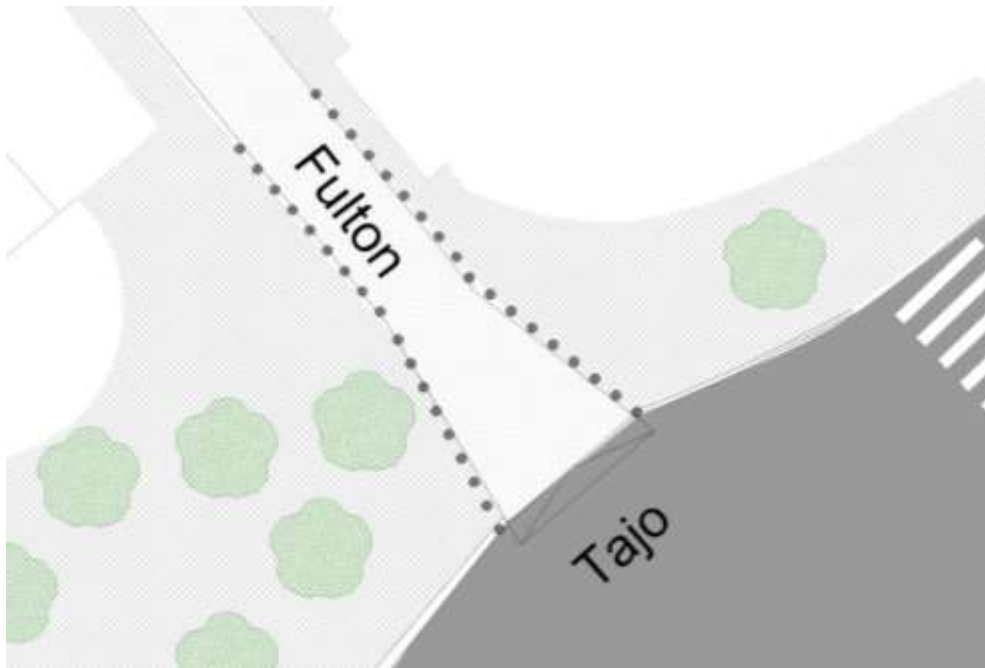


Figura 23. Croquis de l'Alternativa 2 de la cantonada entre carrers Tajo i Fulton (Font: Elaboració Pròpia)

### Valoració

		Cruïlla Fulton - Tajo		
Criteris	Pes relatiu	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Qualitat de l'espai públic	0,2	1	3	5
Afectació sobre el transport públic	0,15	5	3	2
Criteri de manteniment	0,05	4	3	3
Concordança amb la superilla	0,15	1	4	5
Afectació comercial	0,15	1	2	4
Cost econòmic	0,15	5	4	1
Estètica	0,1	1	2	5
Terminis de l'obra	0,05	5	4	2
Sumatori sense pesos relatius		23	25	27
Balanç final		2,55	3,1	3,55

Taula 5. Valoració de les alternatives de la cruïlla entre els carrers de Fulton i Tajo (Font: Elaboració pròpia)

Com podem veure a la taula l'alternativa amb millor valoració és la de pacificar tot el carrer Fulton i part d'Horta, malgrat el cost molt més elevat que les altres alternatives proposades, ja que l'impacte al barri seria molt més beneficiós.

#### 4.1.2 Fase 2

La segona fase constava de l'obertura al trànsit de Baixada de la Plana fins al carrer Tajo, i la construcció d'una vorera passant al carrer del Canigó. La primera com ja s'ha comentat anteriorment és més que necessària, ja que l'estat actual no té cap mena de sentit. Fent circular tots els vehicles per un carrer ja pacificat, i per plaça Eivissa que com ja s'ha comentat es el centre neuràlgic del barri i hauria de estar el màxim lliure de vehicles a motor possible, per a que sigui un espai on els veïns i veïnes s'hi puguin estar.

Pel que fa a la vorera passant del carrer del Canigó com en la primera actuació, va molt de la mà amb l'objectiu de treure el vehicle a motor de pas del barri, per tant sembla una actuació necessària i que va en acord amb els objectius marcats.

Les alternatives de no actuar en aquests casos no es contemplen, ja que el cost de les actuacions és molt baix i no ajudaria en cap dels casos a pacificar el casc antic del barri de vehicles.



Figura 24. Carrer Pere Pau, per on han de passar tots els vehicles que van al carrer Tajo (Font: Fotografia pròpia)

### 4.1.3 Fase 3

La tercera fase de les actuacions de la superilla, és la que afecta a més carrers i la que té un cost més elevat, i és per això que l'analitzaré amb més detall.

#### 4.1.3.1 Carrer de la Rectoria

##### *Alternativa 0*

L'alternativa 0 en aquest cas seria deixar el carrer tal i com està en aquests moments. Amb dues voreres força estretes, per les quals el pas de dues persones alhora es complica, amb una línia d'aparcaments de vehicles a una banda i amb una gran prioritat del carrer per als vehicles motoritzats.

Tot i que el carrer necessita una reforma, l'alternativa 0, no es descarta analitzant el global de la superilla i de les actuacions al voltant. Aquest carrer en la proposta de canvis de direccions serà un dels que rebrà més volum de transit rodat al unir les grans entrades i sortides d'Horta, per tant mantenir l'espai per al vehicle rodat potser és necessari.

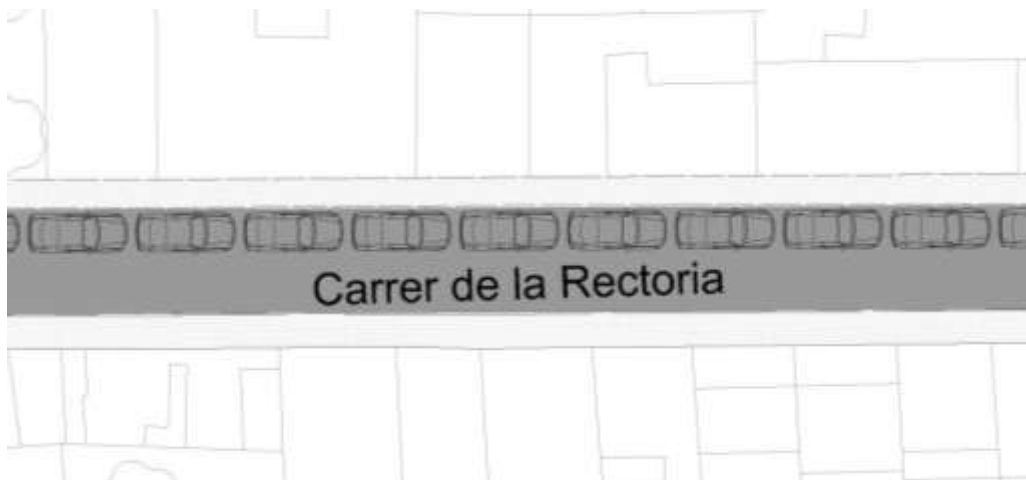


Figura 25. Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de la Rectoria (Font: Elaboració pròpia)

##### *Alternativa 1*

Aquesta alternativa al igual que l'Alternativa 0, manté un espai prioritari per als vehicles, però en aquest cas el que es fa és eliminar la línia d'aparcament, amb l'objectiu de fer les voreres més amples, amb la conseqüent millora per als vianants. Aquesta alternativa té el handicap de la pèrdua de forces places d'aparcament.



Figura 26. Croquis de l'Alternativa 1 del carrer de la Rectoria (Font: Elaboració pròpia)

### *Alternativa 2*

La tercera alternativa en aquest cas seria la plataforma única a tot el carrer. En aquest cas els més beneficiats de la reforma serien els vianants i les bicicletes. Però aquesta alternativa no seria la més adient per el que hem comentat abans. El més que possible augment del pas de vehicles per aquest carrer i la pèrdua de llocs d'aparcament als carrers del voltant, acompanyat de que aquest carrer es totalment veïnal, fa que la inversió gran que s'hauria de fer per a convertir-lo a plataforma única potser no sigui la més encertada



Figura 27. Croquis de l'Alternativa 2 del carrer de la Rectoria (Font: Elaboració pròpia)



*Valoració*

Criteris	Pes relatiu	Carrer de la Rectoria		
		Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Qualitat de l'espai públic	0,2	1	3	5
Afectació sobre el transport públic	0,15	5	3	2
Criteri de manteniment	0,05	4	3	2
Concordança amb la superilla	0,15	3	4	3
Afectació comercial	0,15	3	3	2
Cost econòmic	0,15	5	3	1
Estètica	0,1	1	3	5
Terminis de l'obra	0,05	5	3	2
Sumatori sense pesos relatius		27	25	22
Balanç final		3,15	3,15	2,9

Taula 6. Valoració de les alternatives al carrer de la Rectoria (Font: Valoració pròpia)

Com podem veure a la taula anterior les alternatives en aquest cas són molt semblants en valoració entre d'elles, però s'acaba decantant la de deixar el carrer tal i com està, o en tot cas eliminant el cordó de places d'aparcament amb un eixamplament de les voreres com es planteja a l'alternativa 1.

**4.1.3.2 Carrer de Chapí**

El carrer de Chapí té la característica de que en un tram és en una direcció, un altre tram en doble direcció, i un tercer tram en direcció contrària a la del primer tram. Actualment consta de unes voreres estretes, i una gran prioritat de l'espai per als cotxes, tant aparcats com per a la circulació

*Alternativa 0*

L'alternativa 0, com en els casos anteriors és no actuar a la via i deixar-la tal i com està en l'actualitat.

Aquest com ja hem vist en apartats anteriors, és un dels carrers més transcendents per donar sentit a les actuacions als carrers del seu voltant, per tant es poc probable que aquesta alternativa 0, pogués ser viable si a la resta de carrers del voltant no s'apliqués aquesta mateixa 0.



Figura 28. Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de Chapí (Font: Elaboració pròpia)

#### *Alternativa 1*

Aquesta segona alternativa és la que proposa l'Ajuntament per a la superilla, que seria fer una plataforma única a tot el carrer, donant tota la prioritat als vianants. Aquesta alternativa seria la del cost més elevat, ja que seria el tram de carrer més gran que es pacificaria, dins del projecte juntament amb el de Feliu i Codina.

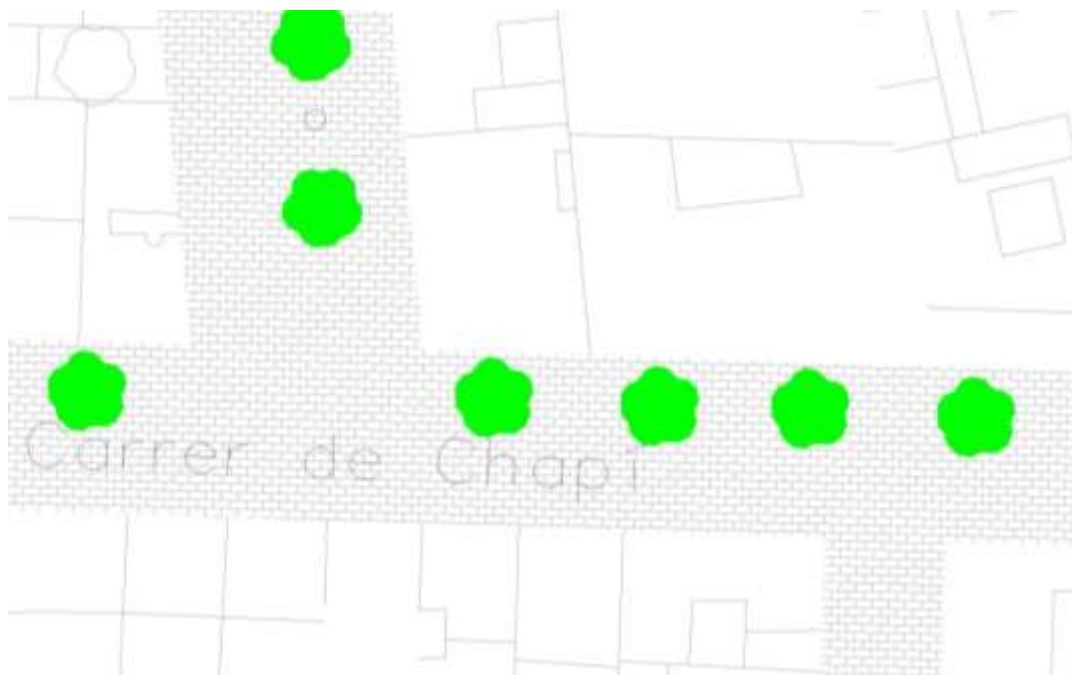


Figura 29. Croquis de l'Alternativa 1 del carrer Chapí (Font: Elaboració pròpia)

*Alternativa 2*

La tercera alternativa que proposo per al carrer de Chapí, seria una barreja entre les dues anteriors. La meua proposta seria pacificar tot el tram de Feliu i Codina fins al carrer del Vent, que és el tram que enllaça amb el casc antic del barri i que uniria els eixos comercials del carrer Tajo amb el de Feliu i Codina a través de carrers de plataforma única.

Aquesta alternativa deixa tal i com està la part més alta del carrer, que són dues illes de cases on no hi ha comerços, i que no són carrers de pas per als veïns i veïnes del barri. És per això que tenint un pensament més global de la superilla, es podrien prioritzar altres actuacions potser més necessàries i urgents.

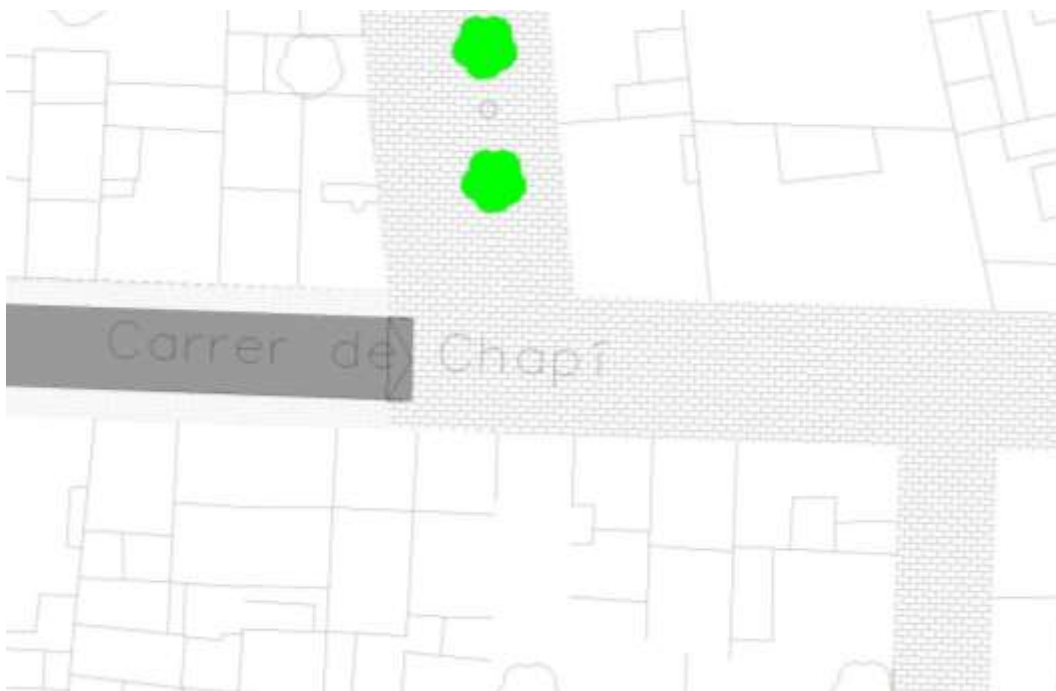


Figura 30. Croquis de l'Alternativa 2 del carrer Chapí (Font: Elaboració pròpia)

## Valoració

		Carrer de Chapí		
Criteris	Pes relatiu	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Qualitat de l'espai públic	0,2	1	5	3
Afectació sobre el transport públic	0,15	5	5	5
Criteri de manteniment	0,05	5	1	3
Concordança amb la superilla	0,15	1	5	5
Afectació comercial	0,15	1	4	4
Cost econòmic	0,15	5	1	3
Estètica	0,1	1	5	4
Terminis de l'obra	0,05	5	1	3
Sumatori sense pesos relatius		24	27	30
Balanç final		2,6	3,85	3,85

Taula 7. Valoració de les alternatives del carrer de Chapí. (Font: Elaboració pròpia)

Com podem veure a la taula, l'alternativa 0 té molt pitjor valoració que les altres dues a nivell general. Com podem veure no en cap de les 3 hi ha una afectació directa en el transport públic ja que ni hi passa cap autobús, ni s'ha plantejat que en passi cap.

Les altres dues alternatives, tenen el mateix balanç final, ja que l'alternativa 1 puntua millor en els apartats amb una ponderació més elevada, però l'alternativa 2, té una millor valoració global en tots els aspectes, sobretot en l'aspecte econòmic que al ser la obra la meitat que el cas 1, s'abarateixen molt els costos.

#### 4.1.3.3 Carrer de Feliu i Codina

El carrer de Feliu i Codina com ja s'ha esmentat abans és un dels més importants del barri, un dels que conté més comerços i un dels eixos de pas més concorreguts, ja que uneix alhora diferents equipaments on s'hi fan nombroses activitats tots els dies de l'any.

És per això que podríem dir que l'actuació en aquest carrer pot ser la més rellevant a nivell de millorar la qualitat dels carrers al barri. A nivell de mobilitat si que es cert que no seria el més destacable, ja que actualment ja la podríem

considerar una via local, o gairebé veïnal, però amb una gran prioritat per als vehicles.

Aquest carrer té la característica que té diferents amplades a diferents trams, el que dificulta poder oferir diferents alternatives que resolguin els problemes de pas de la gent.

#### *Alternativa 0*

Com sempre l'alternativa 0 serà no actuar, i deixar el punt analitzat tal i com està. En aquest cas, el carrer de Feliu i Codina conta de un gran pas prioritari per als cotxes, i dues voreres. Una la de la part nord del carrer, és molt estreta, el que dificulta el pas de la gent. I L'altre vorera que varia l'amplada depenent del tram, la construcció d'edificis més enllà del que hauria d'haver estat permès fa que hi hagi trams on la vorera es fa molt estreta, dificultant el pas de la molta gent que fa servir aquest carrer al llarg del dia.

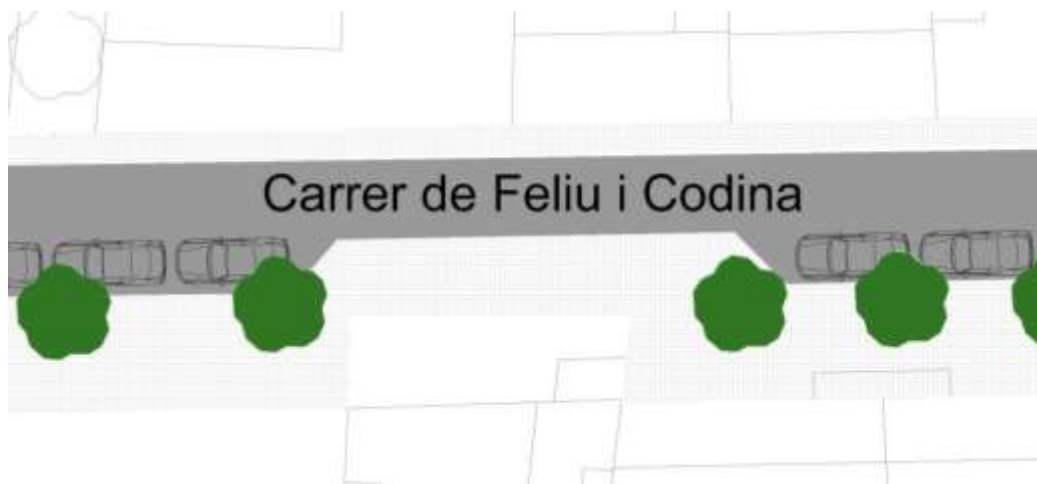


Figura 31. Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de Feliu i Codina (Font: Elaboració pròpia)

#### *Alternativa 1*

Aquesta alternativa no varia massa del que és l'alternativa 0. En aquest cas, el que es proposa, mantenir la calçada dedicada als vehicles, però augmentar l'amplitud de la vorera, eliminant les places d'aparcament en superfície, creant així un espai molt més amable per al pas dels vianants.





Figura 32. Croquis de l'Alternativa 1 del carrer de Feliu i Codina (Font: Elaboració pròpia)

### Alternativa 2

Aquesta si que es un canvi radical al concepte que tenim actualment d'aquest carrer. És la proposta que es té pensada per l'Ajuntament per a la superilla, i es basa en fer una plataforma única en tot el tram més comercial i de més pas del carrer. Aquesta proposta acabaria amb el problema de les voreres massa estretes, i faria el carrer molt més apte per al passeig de vianants i bicicletes.

Aquesta alternativa té la problemàtica de la desaparició de places d'aparcament, i del desplaçament de les zones de càrrega i descàrrega actuals. Però que com hem pogut veure en aquest carrer no eren molt nombroses.

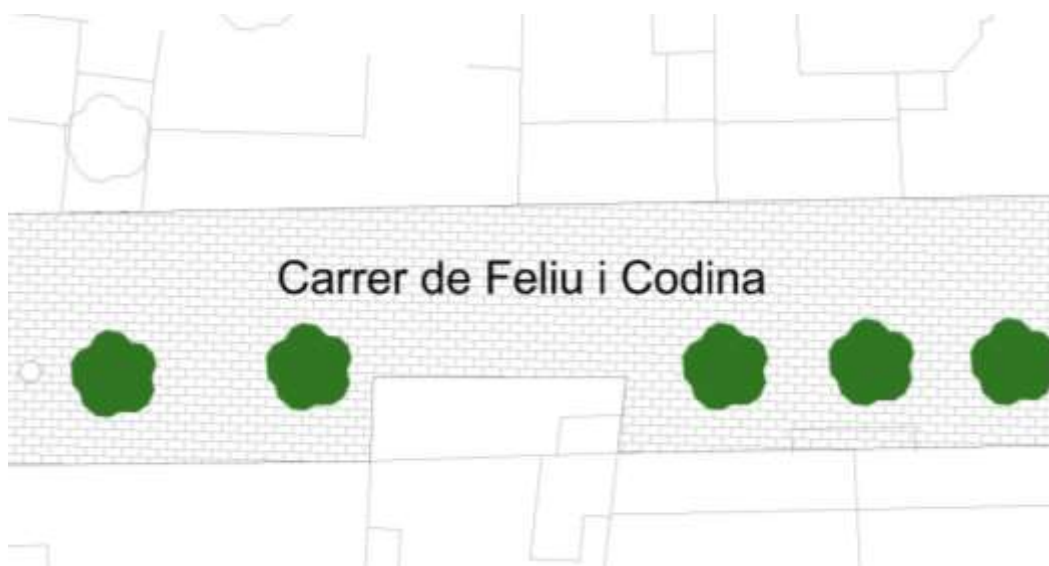


Figura 33. Croquis de l'Alternativa 2 del carrer de Feliu i Codina (Font: Elaboració pròpia)

## Valoració

		Carrer de Feliu i Codina		
Criteris	Pes relatiu	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Qualitat de l'espai públic	0,2	1	2	5
Afectació sobre el transport públic	0,15	5	5	5
Criteri de manteniment	0,05	5	4	1
Concordança amb la superilla	0,15	1	2	5
Afectació comercial	0,15	1	2	4
Cost econòmic	0,15	5	3	1
Estètica	0,1	1	2	5
Terminis de l'obra	0,05	5	3	1
Sumatori sense pesos relatius		24	23	27
Balanç final		2,6	2,75	3,85

Taula 8. Valoració de les diferents alternatives proposades per al carrer de Feliu i Codina (Font: Elaboració pròpia)

Com podem veure a la taula, l'alternativa 2, és la que s'imposa amb claredat. Malgrat el cost superior, i que durant el temps en que es duguin a terme les obres, el barri tindrà una afectació més elevada que en el cas de les altres dues alternatives. Però els beneficis finals un cop s'hagi acabat l'obra són molt superiors.

El carrer esdevindrà un espai públic, amb nombrosos comerços i equipaments, que es veuran beneficiats per al nou concepte de carrer, ja que la nova distribució de l'espai afavorirà el pas de la gent, i que aquesta pugui passar temps a aquest carrer

#### 4.1.4 Fase 4

##### 4.1.4.1 Carrer d'Eduard Toda

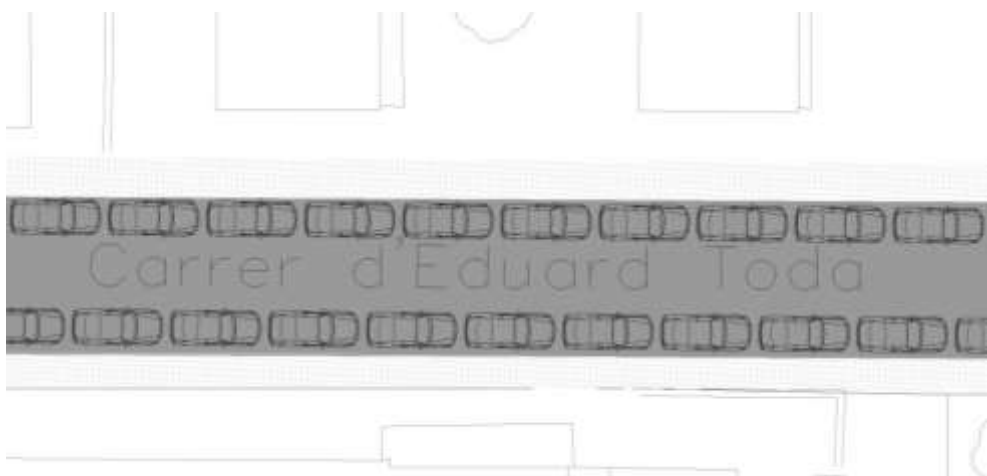
El carrer d'Eduard Toda, actualment és un carrer d'entrada al barri. Segons la proposta de superilla, aquest carrer ja no serà així sinó tot el contrari ja que es té previst que tingui un canvi de direcció, per tant les alternatives que analitzarem a continuació ja seran amb aquest canvi direccional, inclosa l'alternativa 0, ja que sinó ja la podríem descartar d'entrada per no estar correlacionada amb la resta dels canvis que es faran al barri.

En aquest cas l'actuació que es proposa en el projecte de la superilla és una actuació tàctica, per tant, les alternatives que es proposen a continuació seran en aquest sentit.

#### *Alternativa 0*

Com hem dit, aquesta alternativa té el canvi de direcció respecte a l'estat actual del carrer. Però la resta del carrer resta tal qual està en l'actualitat.

Un pas molt ample per als vehicles, dues línies d'aparcament a banda i banda del carrer, i dues voreres estretes.



**Figura 34. Croquis de l'Alternativa 0 del carrer d'Eduard Toda (Font: Elaboració pròpia)**

#### *Alternativa 1*

L'alternativa 1, és la que proposa l'Ajuntament. El que es vol fer es eliminar una línia de les dues del aparcament en superfície, i amb actuacions tàctiques aprofitar l'espai guanyat al cotxe, fent un espai de pas més ample. Utilitzant pintures i mobiliari urbà per fer un carrer agradable per la gent de peu.

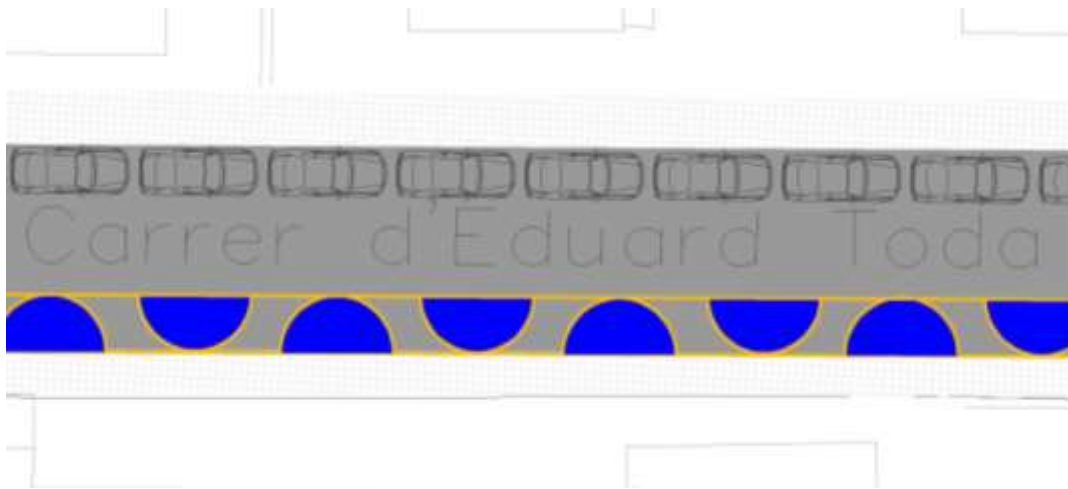


Figura 35. Croquis de l'Alternativa 1 del carrer d'Eduard Toda (Font: Elaboració pròpia)

### Alternativa 2

Aquesta segona alternativa és semblant a la numero 1, però amb la diferència és que no elimina per complet tota la línia de vehicles aparcats, que són molt nombroses en el cas de l'alternativa 1. Sinó la idea és crear com petites illes on s'hi poden instal·lar bancs i jardineres per fer un espai agradable per estar-hi.



Figura 36. Croquis de l'Alternativa 2 del carrer d'Eduard Toda (Font: Elaboració pròpia)

*Valoració*

Criteris	Pes relatiu	Carrer d'Eduard Toda		
		Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Qualitat de l'espai públic	0,2	1	4	3
Afectació sobre el transport públic	0,15	5	5	5
Criteri de manteniment	0,05	5	5	5
Concordança amb la superilla	0,15	1	4	3
Afectació comercial	0,15	1	1	1
Cost econòmic	0,15	1	2	2
Estètica	0,1	1	4	3
Terminis de l'obra	0,05	5	4	4
Sumatori sense pesos relatius		20	29	26
Balanç final		2	3,45	3

Taula 9. Valoració de les alternatives al carrer d'Eduard Toda (Font: Elaboració pròpia)

Segons l'anàlisi de les valoracions la millor alternativa seria la 1. L'espai guanyat al llarg de tot el carrer es clau, i suposaria una millora considerable, ja que augmentaríem molt la facilitat de pas per a aquest carrer sobretot per la gent amb mobilitat reduïda. L'aparició de jardineres amb faran d'un carrer que actualment es força gris, un carrer més vistós i molt més agradable.

## 4.2 Propostes de millora

### 4.2.1 Aparcament

Com ja hem pogut veure, un dels principals problemes de la implementació de la superilla, és la gran pèrdua de places d'aparcament en superfície i el rebuig que això comporta en una gran part de les veïnes i veïns del barri, que veuen amb suspicàcia aquesta afectació.

A l'apartat anterior ja he proposat algunes alternatives que disminuïen d'alguna manera aquest handicap que té el projecte. Tot i així proposaré algunes altres alternatives que podrien afavorir l'aparició d'aquestes places sense que això afecti al objectiu de guanyar espai públic per a l'usuari de a peu.

#### 4.2.1.1 Aparcament al Passeig de Valldaura

Una de les actuacions que es podrien fer al barri per guanyar part dels aparcaments que es perden, seria l'adequació d'un solar que hi ha al Passeig



de Valldaura, per a convertir-lo en un aparcament. La meua proposta per adequació d'aquest espai, seria pavimentar-lo i pintar unes línies per diferenciar les zones d'aparcament, de manera que quedés tot més uniforme i s'hi poguessin encabir més vehicles que els que hi ha en l'actualitat.

Actualment aquest solar, ja es fa servir com a aparcament, però de manera irregular, ja que és un solar sense pavimentar on tothom aparca com bonament pot.



Figura 37. Solar on els cotxes aparquen irregularment al Passeig de Valldaura. (Font: Google Maps)

#### 4.2.1.2 Zona Verda

Actualment al barri d'Horta aquesta fórmula que ja s'ha expandit per gairebé tota la ciutat de Barcelona encara no ha arribat. Aquesta fórmula podria ser també una altra manera de treure els cotxes forasters del barri, ja que la preferència per aparcar sempre seria per a les veïnes i veïns de la zona.

Aquesta podria tenir un impacte negatiu sobre la gent del barri, ja que de sempre l'aparcament a Horta ha estat gratuït, i aquest canvi podria no ser acceptat de bona gana, ja que tampoc assegura la facilitat per trobar aparcament.

#### 4.2.1.3 Aparcaments soterrats

Una altra manera de no perdre aquestes places, seria la construcció d'aparcaments soterrats aprofitant que es fa alguna gran obra al barri.

Una bona solució hagués pogut ser, fer un aparcament sota del CEM d'Horta, que actualment es troba en obres, i està situat al carrer d'Eduard Toda amb

Feliu i Codina, uns dels carrers més castigats per la pèrdua de places d'aparcament.

#### 4.2.2 Voreres

Com ja hem pogut veure al llarg del treball, l'amplària de les voreres d'alguns dels carrers del barri és un dels problemes existents i que més afecten al les veïnes i veïns del barri.

És per això que la meua proposta, encara que alguns d'aquests carrers queden una mica apartats del que és el casc antic del barri, és deixar de fer algunes de les actuacions que es tenen previstes per l'Ajuntament de Barcelona, agafant alguna de les alternatives que s'exposen a l'apartat anterior, i amb el pressupost inicial que no es fa servir al fer actuacions més petites, aprofitar i arreglar altres zones del barri que també ho necessiten amb urgència. Com poden ser els carrers ja nombrats de Sant Gaudenci, Venècia, o Lloret de Mar, o d'altres que si que formen part del casc antic com podrien ser Sant Tomàs o Consorts Sans Bernet. Aquests dos últims molt carrers molt estrets amb una línia d'aparcament i voreres de no més de mig metre a cada banda.

## CAPÍTOL 5

---

### Conclusions

El disseny de carrers, i com els reorganitzem, creant nous espais, en depèn molt l'activitat econòmica i les dinàmiques socials del lloc. I es per això que alhora de fer alguna actuació en el territori és molt important conèixer l'opinió dels ciutadans, per fer que aquestes noves propostes i canvis que es fan des de despatxos d'enginyeria i arquitectura tinguin una resposta positiva per la ciutadania, i que no es faci res que vagi totalment en desacord amb la voluntat dels veïns, com ha passat en alguns casos.

Un cop em vaig posar a treballar a fons amb el projecte de la superilla d'Horta, vaig poder veure el barri amb uns ulls amb els quals no me'l havia mirat mai. Horta sempre ha estat casa meva i mai m'havia parat a pensar des punt de vista d'enginyer que s'hi podria fer al barri per millorar-lo. En quan vaig veure la proposta que feia l'Ajuntament no vaig dubtar d'enfocar el treball cap aquí. Per intentar pensar les actuacions i els canvis que poguessin afavorir la qualitat de vida de la gent del barri.

Horta en molts aspectes està antiquada, i necessita un rentat de cara força urgent en molts dels seus carrers, ja que com hem pogut anar veient al llarg del treball, el barri està gairebé únicament pensat per al vehicle privat, deixant voreres totalment inservibles per al ús dels vianants.

Tot el procés de la participació ciutadana m'ha semblat d'allò més interessant i enriquidor en tots els sentits, els veïns i veïnes s'han pogut anar fent seu el projecte, arribant a esmenar-lo i a fer que els enginyers a càrrec del projecte fessin modificacions i aprenguessin coses que potser en un primer moment se'ls hi havia passat per alt.

Sincerament crec que aquest projecte si es duu a terme millorarà força la qualitat de vida dels veïns i veïnes d'Horta, si és ben cert que crec que alguns dels punts que proposa l'Ajuntament es podrien polir una mica més, en cap cas les propostes que es fan empitjoraran l'estat actual del barri.

A l'hora d'analitzar les propostes m'he basat sobretot en els grans objectius que té el projecte de la superilla.

1. L'objectiu amb el que gira tot el projecte, es el de recuperar el casc antic del barri per als modes de transport sostenibles, sobretot per al vianant.

Pacificar el trànsit, per obtenir nous espais on s'hi puguin desenvolupar més activitats que no el pas de vehicles a motor. Generar espais on el comerç del barri de proximitat pugui tenir un desenvolupament més fàcil, i donar visibilitat a aquest.

2. Les principals condicions per poder aconseguir els objectius, era garantir que un numero inferior de vehicles entrés al barri només per creuar-lo, sense que això perjudiqués de forma molt greu als mateixos veïns i veïnes que viuen al barri i que han de poder arribar a casa seva amb el seu vehicles si així ho desitgen.

Després de l'anàlisi de totes les alternatives, la alternativa guanyadora i que crec que podria ajudar als objectius plantejats en un inici, i que alhora no tindria un impacte tant negatiu als veïns i veïnes del barri, es un híbrid entre algunes de les propostes per superilla que fa l'Ajuntament i algunes propostes que apporto després d'analitzar el barri amb temps i calma.

Hem pogut veure que les alternatives no només depenien del sol carrer en el qual es farà l'actuació, sinó que havia d'anar en consonància amb la resta d'actuacions al voltant, ja que la millor opció per un carrer sol, podria no ser-ho a l'hora de quedar integrada en tot el projecte de millora del barri.

El resultat del projecte de la superilla d'Horta, faria que el vianant tingués prioritat a tot el casc antic del barri, convivint amb els altres modes de transport però amb prioritat.

Si finalment el projecte es tira endavant i s'executa el barri obtindrà:

- Més espais on poder desenvolupar activitats diferents que no només el pas per el carrer, facilitant les trobades socials a l'espai públic.
- El guany d'un espai que ara és exclusiu del cotxe, dins d'una dinàmica cada cop més globalitzada i que poc a poc s'anirà instaurant a tota la ciutat.
- Uns carrers amb una natura més viva, amb l'aparició de més verd urbà en forma d'arbres i jardineres amb flors.



- Una major dinamització de l'activitat del comerç de proximitat que hi ha al barri, facilitant que els potencials clients hi puguin arribar d'una manera més còmode i agradable.
- Una estructuració més definida, on l'ús dels carrers quedarà molt més acord amb les dimensions d'aquests i per al que van ser dissenyats.

Del present treball podem concloure que el projecte de la superilla d'Horta, és un projecte viable i beneficiós per gairebé tothom del barri. Alhora que ajuda a un dels objectius principals en aquest nou segle, com és el d'aconseguir unes ciutats més sostenibles, saludables, actives i cohesionades.

I com hem pogut veure, aquestes futures ciutats, si el que es vol és que es facin d'una manera més eficaç i eficient, no només s'han de decidir des del despatxos d'enginyers o en debats polítics, sinó que s'ha de fer participar a la ciutadania per a que aquests canvis siguin el més consensuats possible.

## CAPÍTOL 6

---

### Bibliografia

## Articles, publicacions en línia, ordenances i actes de reunions.

- PROJECT FOR PUBLIC SPACES, What's placemaking? (en línia).  
Project for públic spaces.  
[https://www.pps.org/reference/what\\_is\\_placemaking/](https://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/)
- PROJECT FOR PUBLIC SPACES, Eleven Principles for creating a great community. (en línia). Project for public spaces.  
[https://www.pps.org/reference/what\\_is\\_placemaking/](https://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/)
- ORDENANÇA GENERAL DE MEDI AMBIENT URBÀ DE BARCELONA, Departament de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona  
<http://www.mediambient.bcn.es/cat/down/text.pdf>
- DIAGNOSI DEL BARRI D'HORTA, Districte d'Horta – Guinardó.  
<http://ajuntament.barcelona.cat/horta-guinardo/sites/default/files/documentacio/diagnosihorta.pdf>
- LÍNIES D'ACTUACIÓ DEL DISTRICTE 2016-2019, Districte d'Horta – Guinardó. [http://ajuntament.barcelona.cat/horta-guinardo/sites/default/files/documentacio/mesura\\_govern\\_linies\\_actuacio\\_hg\\_2016-2019.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/horta-guinardo/sites/default/files/documentacio/mesura_govern_linies_actuacio_hg_2016-2019.pdf)
- PLA DEL VERD I BIODIVERSITAT DE BARCELONA 2020. Ajuntament de Barcelona.  
[http://w110.bcn.cat/MediAmbient/Continguts/Vectors\\_Ambientals/Espais\\_Verds/Documents/Fitxers/PlaVerd\\_2020sencer.pdf](http://w110.bcn.cat/MediAmbient/Continguts/Vectors_Ambientals/Espais_Verds/Documents/Fitxers/PlaVerd_2020sencer.pdf)
- DOSSIER DIAGNÒSTIC DE L'AMBIT PILOT SUPERILLA D'HORTA, Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona. Juliol 2016.  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/DIAGNOSI%20HORTA-GUINARD%C3%93%20rectificada\\_0.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/DIAGNOSI%20HORTA-GUINARD%C3%93%20rectificada_0.pdf)
- INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ AMB ELS COMERCIANTS D'HORTA, Ajuntament de Barcelona, Març de 2017  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316\\_INFORME\\_Sessio\\_Comerciants\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316_INFORME_Sessio_Comerciants_Horta.pdf)
- INFORME DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ AL CARRER, Ajuntament de Barcelona, Març de 2017  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316\\_INFORME\\_Sortida\\_Carrer\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316_INFORME_Sortida_Carrer_Horta.pdf)

- INFORME DE LA SESSIÓ PARTICIPATIVA AMB ASSOCIACIONS DE MARES I PARES I CEM HORTA, Ajuntament de Barcelona. Març de 2017.  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316\\_INFORME\\_Sessi%C3%B3\\_Ampa\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170316_INFORME_Sessi%C3%B3_Ampa_Horta.pdf)
- ACTA REUNIÓ GRUP IMPULSOR SUPERILLA HORTA. Ajuntament de Barcelona. Maig de 2017  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170531\\_Acta\\_GI\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170531_Acta_GI_Horta.pdf)
- INFORME SOBRE LA PARTICIPACIÓ EN LA REUNIÓ DE COMERCIANTS SUPERILLA HORTA, Ajuntament de Barcelona. Juny 2017  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170607\\_INFORME%20comerciants\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/170607_INFORME%20comerciants_Horta.pdf)
- INFORME DE LA SESSIÓ DE TREBALL AMB EL VEÏNAT DE LA SUPERILLA HORTA. Ajuntament de Barcelona. Juny 2017  
[http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170626\\_INFORME\\_Sessi%C3%B3\\_Ve%C3%AFnat\\_Horta.pdf](http://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20170626_INFORME_Sessi%C3%B3_Ve%C3%AFnat_Horta.pdf)

## Webs

- ICC, Vissir 3. <http://www.icc.cat/vissir3>
- Web del districte d'Horta – Guinardó  
<http://ajuntament.barcelona.cat/horta-guinardo/ca>
- Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona  
<http://www.bcn.cat/estadistica/catala/>
- Departament d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona. <http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/ca>
- Transports Metropolitans de Barcelona <http://www.tmb.cat>
- Tugsal <http://www.tugsal.cat>
- Consell de Joventut d'Horta – Guinardó [cjd7.org](http://cjd7.org)
- Associació de veïnes i veïns d'Horta. <http://www.avvhorta.org/>
- El cor d'Horta i Mercat <https://www.corhorta.com/>
- Project for Public Spaces <http://www.pps.org>
- Memòria dels barris d'Horta – Guinardó  
<http://memoriadelsbarris.blogspot.com.es/>



## Índex de Figures, Taules i Plànols

### Figures

Figura	Títol	Font
1	Parròquia de Sant Joan d'Horta al 1900	Arxiu municipal de Barcelona
2	Palau de les Hores	Blog memòries de Barri
3	Tramvia elèctric que unia Plaça Urquinaona amb Horta	Arxiu municipal de Barcelona
4	Les línies de metro al barri d'Horta	TMB
5	Les línies d'autobús actuals al barri d'Horta	TMB
6	Logotip del CJD7	Consell de Joventut d'Horta-Guinardó
7	Voreres molt insuficients al carrer de Sant Gaudenci	Fotografia Pròpia
8	Cronograma de les sessions de participació realitzades	Ajuntament de Barcelona
9	Reunió amb un col·lectiu	Ajuntament de Barcelona
10	Paradeta al carrer per recollir informació de la superilla	Ajuntament de Barcelona
11	Mural on la gent va deixar les seves propostes	Ajuntament de Barcelona
12	Explicació general de la superilla a la trobada oberta al veïnat	Pau González
13	Una de les sis taules de treball que es van fer a la reunió oberta al veïnat	Pau González
14	Exemple de actuació tàctica	Vanguardia.com
15	Cruïlla dels Carrers Fulton i Tajo, on es farà la vorera passant	Fotografia Pròpia
16	Cruïlla entre els carrers Baixada de la Plana amb carrer Tajo, actualment amb el pas impedit	Fotografia Pròpia
17	Carrer de Feliu i Codina al tram on es farà una actuació estructurant	Fotografia Pròpia
18	Carrer de Chapí. Tram on actualment hi ha dues direccions de sentit del transit	Fotografia Pròpia
19	Carrer de la Rectoria	Fotografia Pròpia
20	Gran densitat de trànsit al carrer Horta cantonada amb Palafox	Fotografia Pròpia
21	Croquis de l'Alternativa 0 de la cantonada entre els carrers Tajo i Fulton	Elaboració Pròpia

22	Croquis de l'Alternativa 1 de la cantonada entre els carrers Tajo i Fulton	Elaboració Pròpia
23	Croquis de l'Alternativa 2 de la cantonada entre els carrers Tajo i Fulton	Elaboració Pròpia
24	Carrer Pere Pau, per on han de passar tots els vehicles que van al carrer Tajo	Fotografia Pròpia
25	Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de la Rectoria	Elaboració Pròpia
26	Croquis de l'Alternativa 1 del carrer de la Rectoria	Elaboració Pròpia
27	Croquis de l'Alternativa 2 del carrer de la Rectoria	Elaboració Pròpia
28	Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de Chapí	Elaboració Pròpia
29	Croquis de l'Alternativa 1 del carrer de Chapí	Elaboració Pròpia
30	Croquis de l'Alternativa 2 del carrer de Chapí	Elaboració Pròpia
31	Croquis de l'Alternativa 0 del carrer de Feliu i Codina	Elaboració Pròpia
32	Croquis de l'Alternativa 1 del carrer de Feliu i Codina	Elaboració Pròpia
33	Croquis de l'Alternativa 2 del carrer de Feliu i Codina	Elaboració Pròpia
34	Croquis de l'Alternativa 0 del carrer d'Eduard Toda	Elaboració Pròpia
35	Croquis de l'Alternativa 1 del carrer d'Eduard Toda	Elaboració Pròpia
36	Croquis de l'Alternativa 2 del carrer d'Eduard Toda	Elaboració Pròpia
37	Solar on els cotxes aparquen irregularment al Passeig de Valldaura	Google Maps

### Taules

Taules	Títol	Font
1	Valors socioeconòmics del barri, districte i ciutat	Elaboració pròpia a partir de dades del departament d'estadística de l'Ajuntament
2	Equipaments del barri d'Horta	Elaboració pròpia
3	Numero d'aparcaments en superfície que es perden amb les actuacions	Elaboració pròpia
4	Numero de places d'aparcament en superfície que es guanyen amb les actuacions	Elaboració pròpia

5	Valoració de les alternatives de la cruïlla entre els carrers de Fulton i Tajo	Elaboració pròpia
6	Valoració de les alternatives al carrer de la Rectoria	Elaboració pròpia
7	Valoració de les alternatives del carrer de Chapí	Elaboració pròpia
8	Valoració de les diferents alternatives proposades per al carrer de Feliu i Codina	Elaboració pròpia
9	Valoració de les alternatives al carrer d'Eduard Toda	Elaboració pròpia

## Plànols

Plànol	Títol	Font
1	Ciutat de Barcelona	Ajuntament de Barcelona
2	Barris del districte d'Horta - Guinardó i àmbit de la superilla d'Horta	Ajuntament de Barcelona
3	El barri d'Horta	Ajuntament de Barcelona
4	Pas dels vehicles per el centre del barri d'Horta	Ajuntament de Barcelona
5	Plànol final de la implementació de les superilles a Barcelona	Ajuntament de Barcelona
6	Fase 1 d'actuacions de la superilla	Ajuntament de Barcelona
7	Plànol de les actuacions a la fase 3 de la superilla	Ajuntament de Barcelona
8	Canvis de direcció de carrers del barri	Ajuntament de Barcelona
9	Imatge on veiem els carrers que canviaran de sentit de la circulació	Ajuntament de Barcelona
10	Xarxa de la bicicleta un cop acabada la superilla i futurs carrils bici	Ajuntament de Barcelona
11	Imatge de les línies d'autobús que uneixen el barri amb altres zones de la ciutat	Ajuntament de Barcelona
12	Línies d'autobús internes del barri, actuals i modificacions que patiran les línies	Ajuntament de Barcelona
13	Cordons d'aparcaments afectats per les actuacions de la superilla	Ajuntament de Barcelona
14	Imatge on veiem els punts de càrrega i descàrrega afectats amb la superilla	Ajuntament de Barcelona